

RAPPORT

Transitie emplacement Leidschendam

Akoestisch onderzoek

Klant: ProRail

Referentie: BK2847-MI-RP-251203

Status: Definitief/01

Datum: 20 januari 2026

Projectgerelateerd

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
E-mail: info@haskoning.com
Website: Haskoning.com

Titel document:	Transitie emplacement Leidschendam
Ondertitel:	Akoestisch onderzoek
Referentie:	BK2847-MI-RP-251203
Uw kenmerk	M5344
Status:	Definitief/01
Datum:	20 januari 2026
Projectnaam:	Emplacement Leidschendam
Projectnummer:	BK2847-105-102

Datum: 05-12-2025

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Wettelijk kader	5
2.1	Transitieprocedure	5
3	Uitgangspunten emplacement Leidschendam	6
3.1	Scope	6
3.2	Omgevingsvergunning	6
3.3	Aanvraag omgevingsvergunning	7
3.4	Akoestisch onderzoek met RBS	7
4	Transitie Emplacement Leidschendam	8
4.1	Het toegestane geluid	8
4.2	Extractie van de activiteiten uit de RBS	8
4.3	Op te nemen activiteiten in het geluidregister	8
4.4	Geluidbeperkende maatregelen	9
5	Uitkomst transitie emplacement Leidschendam	10

Bijlagen

Bijlage A - Geëxtraheerde activiteiten

Bijlage B - Activiteitlocaties en RBS-geluidbrongegevens

Bijlage C - HSWI

Bijlage D - Geluidproductieplafonds en ligging referentiepunten

Bijlage E - Bronnenlijst treinmaterieel

Bijlage F - Omgevingsvergunning voor de mba het exploiteren van een spoorwegemplacement

Bijlage G - Aanvraag omgevingsvergunning

Bijlage H - Akoestisch onderzoek bij de aanvraag omgevingsvergunning

1 Inleiding

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (Ow) op 1 januari 2024 is geregeld dat de geluidproductie van stilstaande en rijdende treinen op spoorwegemplacements, die onderdeel uitmaken van de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI), gereguleerd kan gaan worden door middel van de bestaande geluidproductieplafonds (GPP's). Op dit moment wordt dat geluid nog gereguleerd in de maatwerkvoorschriften van de vergunning voor de milieubelastende activiteit (mba) "Exploiteren van een spoorwegemplacement". Sinds 1 juli 2012 is de geluidproductie van doorgaand treinverkeer al gereguleerd door GPP's. Nu is deze regelgeving uitgebreid en omvat nu ook het rijden en stilstaan van spoorvoertuigen op spoorwegemplacements die onderdeel zijn van de HSWI. Dit geluid van rijden en stilstaan op spoorwegemplacements werd voor de inwerkingtreding van de Ow gereguleerd door een omgevingsvergunning, verleend door de gemeente. Per emplacement is een besluit van de Staatssecretaris van IenW nodig om deze transitie van kracht te laten worden.

Artikel 12.5 van het overgangsrecht van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) beschrijft het besluit waarmee het geluid van het rijden en stilstaan van treinen uit de vergunning omgezet kan worden naar regulering binnen de GPP- systematiek. Deze procedure wordt in dit document de transitie genoemd. Voorliggend document beschrijft deze transitie voor het spoorwegemplacement Leidschendam, gelegen in de gemeente Leidschendam-Voorburg.

Leeswijzer

In dit rapport wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting gegeven van de relevante onderdelen van het wettelijk kader. In hoofdstuk 3 zijn gehanteerde uitgangspunten opgenomen. Een toelichting op de transitie is opgenomen in hoofdstuk 4, waarna in hoofdstuk 5 het resultaat van de transitie wordt gepresenteerd.

2 Wettelijk kader

De regelgeving die ziet op railverkeersgeluid ten gevolge van de hoofdspoorwegen, is opgenomen in de Omgevingswet (Ow), het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de Omgevingsregeling (Or). De 'rekenregels' die van toepassing zijn op de berekeningen van de GPP's van voorliggend onderzoek zijn opgenomen in bijlage IVg van de Or. De regels en normen die in deze wet- en regelgeving zijn opgenomen, vormen het wettelijk kader voor het voorliggende onderzoek.

Het geluid van alle treinen wordt binnen de Ow gereguleerd door GPP's. Op emplacementen wordt het geluid van treinen nog gereguleerd binnen een omgevingsvergunning totdat er een besluit op grond van artikel 12.5 Bkl wordt genomen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit volgt uit artikel 3.295d van het Beluut activiteiten leefomgeving (Bal).

Op grond van artikel 12.5, lid 1, Bkl wordt het GPP herberekend met het bij omgevingsvergunning toegestane geluid door spoorvoertuigen op spoorwegemplacementen die onderdeel zijn van de hoofdspoorweg. In lid 2 staat dat bij het bepalen van het geluid de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing zijn.

Uit artikel 17.6, lid 2, Or volgt dat het geluid wordt bepaald op basis van aard en omvang van de activiteiten opgenomen in de representatieve bedrijfssituatie van het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan de vigerende omgevingsvergunning.

Artikel 17.6, lid 1, Or geeft aan dat het GPP wordt herberekend met de huidige gegevens in het geluidregister en de geluidbrongegevens die horen bij het geluid door spoorvoertuigen op spoorwegemplacementen die onderdeel zijn van de hoofdspoorweg. Het is namelijk van belang om in het geluidregister voor alle emplacementen in Nederland een eenduidig geluidvermogen te hanteren behorende bij dezelfde activiteiten.

De transitie beschreven in artikel 12.5 Bkl is beleidsneutraal. Zoals vermeld in artikel 12.5 lid 1 Bkl worden de GPP's alleen herberekend met het bij omgevingsvergunning toegestane geluid door spoorvoertuigen en is er géén afweging van geluidbeperkende maatregelen.

2.1 Transitieprocedure

De transitieprocedure doorloopt de volgende stappen:

- 1 Extraheren van de informatie over het rijden en stilstaan van treinen op HSWI uit de vigerende vergunning en het onderliggende akoestische onderzoek (de 'data-extractie').
- 2 Omzetten van deze informatie naar geluidbrongegevens en uitvoeren van controles.
- 3 Herberekenen van het GPP.

3 Uitgangspunten emplacement Leidschendam

Dit hoofdstuk beschrijft de gehanteerde uitgangspunten en brondocumenten voor de transitie van het emplacement Leidschendam. De brondocumenten zijn:

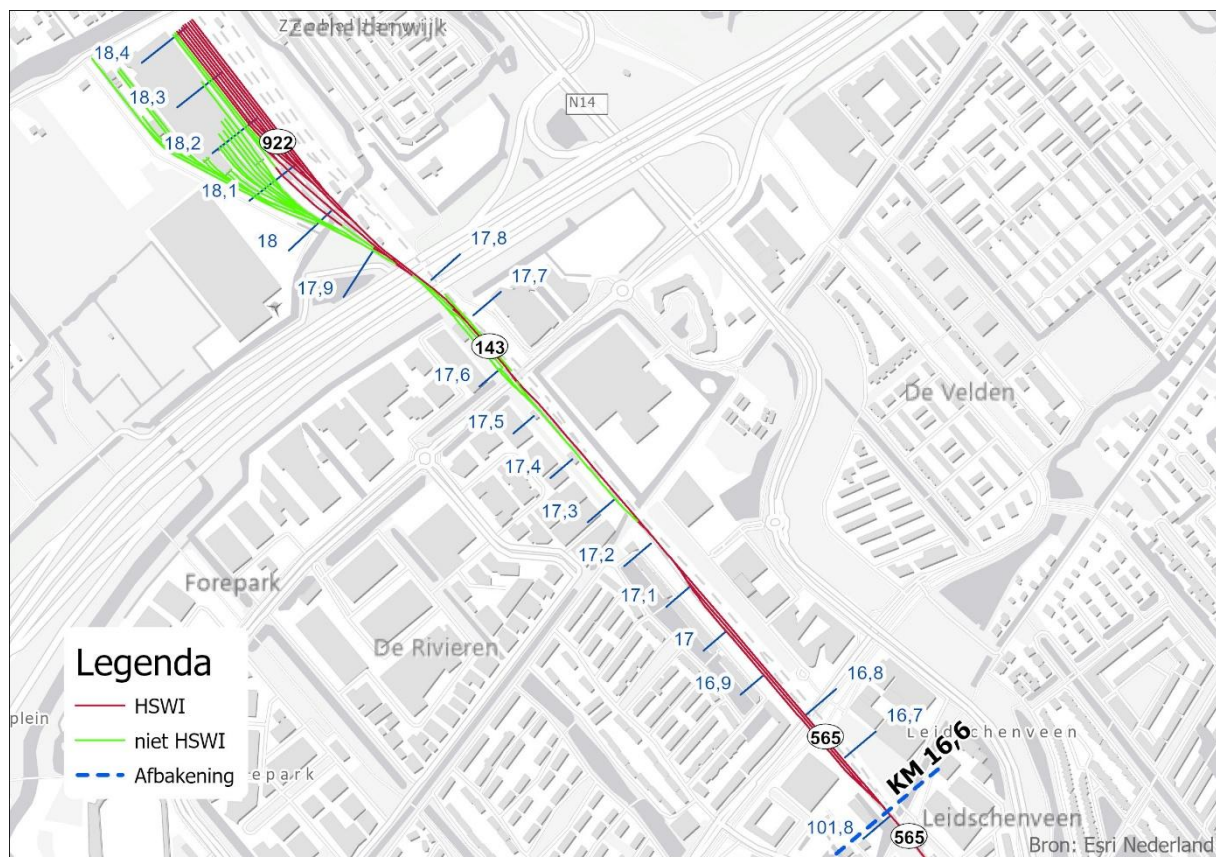
- De omgevingsvergunning milieu voor de milieubelastende activiteit (mba) 'Exploiteren van een spoorwegemplacement';
- De aanvraag omgevingsvergunning;
- Het akoestisch rapport met daarin een beschrijving van de representatieve bedrijfssituatie, de RBS.

3.1 Scope

Voor de herberekening van de GPP's zijn de geluidbrongegevens uit het geluidregister van 20 mei 2025 als basis gebruikt en aangepast naar de situatie waarvoor op 8 juli 2011 vergunning (kenmerk MPM-33221/3008468) is verleend.

Het projectgebied is afgebakend binnen geocode 565, 143 en 922 van km 16,6 tot km 18,4 zoals aangegeven in figuur 1. In de figuur is tevens aangegeven welke sporen vallen onder de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) en welke sporen geen HSWI zijn, alleen de activiteiten op de HSWI worden omgezet.

Figuur 1 – Overzicht emplacement met beheerconcessie en indicatieve afbakening



3.2 Omgevingsvergunning

Met de inwerkingtreding van de Ow is de omgevingsvergunning van 8 juli 2011 van rechtswege een omgevingsvergunning voor de milieubelastende activiteit 'Exploiteren van een spoorwegemplacement' geworden. De geluidsvoorschriften die gelden voor dit emplacement staan in deze omgevingsvergunning. Het besluit van 8 juli 2011 inclusief de geluidsvoorschriften is opgenomen in Bijlage F. De considerans van het besluit bevat de relevante informatie voor de representatieve

bedrijfssituatie, voor zover deze informatie niet terugkomt in de voorschriften van de omgevingsvergunning zelf.

3.3 Aanvraag omgevingsvergunning

De omgevingsvergunning is verleend op basis van een aanvraag. De aanvraag bevat een opgave van de gewenste uit te voeren activiteiten en de relevante onderzoeken die inzicht geven in de gevolgen van deze activiteiten voor de omgeving. De voorschriften in de omgevingsvergunning milieu zijn gebaseerd op deze onderzoeken, waardoor de aanvraag relevante informatie biedt voor de representatieve bedrijfssituatie.

De aanvraag van de omgevingsvergunning is de aanvraag Wet Milieubeheer voor het emplacement Leidschendam van oktober 2006 (versie 2 januari 2006). Bij de aanvraag zijn aanvullende gegevens geleverd in maart 2007. De aanvraag én de aanvullende gegevens zijn opgenomen in Bijlage G. Onderbouwing van de aanvraag is opgenomen in een akoestisch onderzoek, waarover in paragraaf 3.4 meer.

3.4 Akoestisch onderzoek met RBS

Het akoestisch onderzoek beschrijft de geluidbelasting in de omgeving die ontstaat door de aangevraagde activiteiten. De activiteiten waarvan de geluidbelasting is berekend, worden gezamenlijk de representatieve bedrijfssituatie (RBS) genoemd. De RBS bevat een beschrijving van de rangerende en stilstaande treinen op het emplacement, inclusief de bijbehorende locaties en bedrijfstijden. Daarnaast bevat de RBS soms overige activiteiten, zoals het rijden met vrachtwagens op een emplacement. Deze overige activiteiten maken geen onderdeel uit van de transitie. De RBS is de kern van de transitie, omdat hierin de activiteiten van de rijdende en stilstaande zijn weergegeven die gezamenlijk het toegestane geluid representeren.

Het Akoestisch onderzoek waarmee de aanvraag is onderbouwd voor het spoorwegemplacement: "Emplacement Leidschendam, akoestisch onderzoek, Rapportnummer I.2006.0194.05.R001 d.d. 09-06-2009." Deze is opgenomen in Bijlage H. Dit zijn de relevante onderdelen:

- Berekende equivalente geluidbelasting van de RBS;
- De RBS waarop deze geluidberekeningen zijn gebaseerd;
- Mogelijk onderdelen uit de bijlagen waaruit nadere informatie is gebruikt om de beschreven RBS beter te begrijpen.

4 Transitie Emplacement Leidschendam

4.1 Het toegestane geluid

Het op grond van de omgevingsvergunning toegestane geluid wordt bepaald op basis van aard en omvang van de activiteiten opgenomen in de representatieve bedrijfssituatie (RBS) van het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan de vigerende omgevingsvergunning. De vergunde geluidbelasting is gelijk aan de berekende geluidbelasting uit het akoestisch onderzoek (zie ook Bijlage H).

4.2 Extractie van de activiteiten uit de RBS

Het toegestane geluid wordt bepaald door de activiteiten van rijdende en stilstaande spoorvoertuigen die worden verricht in de RBS. Om deze activiteiten toe te kunnen voegen aan het geluidregister, dienen deze in detail beschreven te zijn. Van een rijbeweging dient begin- en eindspoor bekend te zijn. Van een stilstaande trein dient het spoor waarop deze stilstaat en de tijdsduur bekend te zijn. De RBS bevat doorgaans een goede exacte beschrijving van deze activiteiten. Als deze toch te onduidelijk is om het juiste spoor of de tijdsduur van een activiteit te achterhalen, kan het nodig zijn de wijze van modelleren te onderzoeken om de ontbrekende informatie te achterhalen. Als ook dit geen uitsluitsel geeft, wordt een aanname gedaan.

In Bijlage A is te zien hoe de in de RBS beschreven activiteiten zijn geïnterpreteerd. Bijlage B toont de wijze waarop de activiteitlocaties zijn gemodelleerd.

De op grond van de vigerende omgevingsvergunning toegestane activiteiten van spoorwegvoertuigen die plaatsvinden op het HSWI worden geëxtraheerd uit het akoestisch rapport. De HSWI sporen zijn aangegeven in figuur 1 en in meer detail in Bijlage C.

4.3 Op te nemen activiteiten in het geluidregister

De geluidproductie op een geluidreferentiepunt van een stilstaande trein wordt bepaald door de locatie, de tijdsduur dat de trein daar aanwezig is, het aantal rekeneenheden en het geluidvermogen dat wordt geproduceerd door de aanwezige apparatuur op de trein.

Het geluidvermogen per apparaat is afhankelijk van de toestand waarin een trein is. Er zijn hiervoor drie toestanden gedefinieerd.

- **Actief** In deze toestand wordt de trein gereed gemaakt om weg te rijden over het doorgaande spoor. Hierbij wordt bijvoorbeeld de werking van de trein gecontroleerd. Ook kan een reizigerstrein in deze toestand inwendig worden schoongemaakt.
- **Niet-actief** De trein staat in een wachtstand. Het remsysteem blijft in werking. Na deze toestand wegrijden met een lage snelheid kan. Wegrijden over het doorgaande spoor mag niet. De trein is daarmee beperkt inzetbaar;
- **Uit** De trein is stil. Het remsysteem is onbruikbaar. Wegrijden is niet mogelijk. Hierbij wordt geen geluid geproduceerd en deze activiteiten staan niet in de RBS en worden ook niet als geluidbrongegevens toegevoegd aan het geluidregister.

De voor emplacement Leidschendam gebruikte geluidbrongegevens zijn per treintype weergegeven in Bijlage B. Het geluidbronvermogen per apparaat en de mate waarin deze in bedrijf is per toestand, is weergegeven in een “bronnenlijst”. Deze is opgenomen in Bijlage E.

4.4 Geluidbeperkende maatregelen

In de omgevingsvergunning van het emplacement Leidschendam is een verplichting voor het realiseren van het plaatsen van een spoorstaafconditioneringssysteem (SSCS) opgenomen. In de vergunning wordt verwezen naar het Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE) en wordt aangegeven dat binnen onderhavige inrichting te Leidschendam bij de in het akoestisch rapport aangegeven wissels spoorstaafconditioneringsinstallaties (SSCS'en) getroffen (gaan) worden.

In het akoestische rapport wordt aangegeven dat de locatie en het aantal van de smeerinstallaties gezien de complexe situatie niet kunnen worden aangegeven.

Vanuit het UPGE zijn op het spoorwegemplacement Leidschendam SSCS-en aangebracht om het booggeluid bij afbuigende wisselpassages te verminderen. Deze systemen blijven aanwezig, waarmee wordt voldaan aan artikel 3.29 lid 2 sub b van het Besluit kwaliteit leefomgeving waarin vermeld is dat relevante bogen en wissels op een spoorwegemplacement een werkend SSCS hebben.

5 Uitkomst transitie emplacement Leidschendam

Als gevolg van het toevoegen van de activiteiten conform de in Bijlage A, B en E opgenomen gegevens, heeft ProRail de nieuwe GPP's berekend. Op 39 geluidreferentiepunten wordt een ander GPP berekend.

Bijlage D toont de door ProRail berekende nieuwe geluidproductieplafonds en de ligging van de geluidreferentiepunten rond het emplacement.

Bijlage A - Geëxtraheerde activiteiten

Uit de RBS conversie bleek dat het DDAR-4 materieel niet meer voorkomt in de bronnenlijst van het register. Om aan te kunnen sluiten op het materieel wat in het register is opgenomen is het DDAR materieel omgezet. Voor deze omzetting zijn in de materieel tab van de RBS-tussentabel 4 regels toegevoegd waarin de loco's zijn gezet die horen bij het DDAR-4 en het MDDM materieel.

Zo is bij het DDAR-4 materieel de Eloc 1700 erbij gekomen en zijn bij de DDAR-4(MDDM) de rijtuigen mDDM EMU gezet, waarbij de motoren in de rijtuigen zelf zijn ingebouwd. In onderstaande tabellen is te zien hoe de originele vulling is omgezet en welke rijtuigen zijn toegevoegd.

De originele vulling:

DDAR-4	DD-AR (serie 7400)	Emplacement Leidschendam
DDAR-4	DD-AR (serie 7400)	5 Emplacement Leidschendam
DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	DD-AR (serie 7400)	5 Emplacement Leidschendam
DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	DD-AR (serie 7800)	4 Emplacement Leidschendam
DDAR-4(MDDM)	DD-AR (serie 7800)	4 Emplacement Leidschendam

Is omgezet naar:

DDAR-4	DDM-2 of DDM-3	4 Emplacement Leidschendam
DDAR-4	Eloc 1700	1 Toegevoegd
DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	DDM-2 of DDM-3	3 Emplacement Leidschendam
DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	mDDM EMU	1 Toegevoegd
DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	Eloc 1700	1 Toegevoegd
DDAR-4(MDDM)	DDM-2 of DDM-3	3 Emplacement Leidschendam
DDAR-4(MDDM)	mDDM EMU	1 Toegevoegd

In de procestijden is het DDAR materieel als volgt verwerkt, de originele vulling:

treintype	inwendig reinigen	technische controle	gereedmaken	overstand
SGMm-II	15	30	0	9999
SGMm-III	20	40	0	9999
VIRM-VI	100	45	120	0
DD-AR (serie 7400)	90	55	120	0
DD-AR (serie 7800)	70	50	0	9999
VIRM-IV	80	35	120	0

En de versie met aanpassingen, waarin je aanvullend het DDM-2 of DDM-3 materieel, de Eloc 1700 en de mDDM EMU ziet terugkomen.

treintype	inwendig reinigen	technische controle	gereedmaken	overstand
SGMm-II	15	30	0	9999
SGMm-III	20	40	0	9999
VIRM-VI	100	45	120	0
DDM-2 of DDM-3	90	55	120	0
Eloc 1700	90	55	120	0
mDDM EMU	70	50	0	9999
VIRM-IV	80	35	120	0

Hierbij is de keuze gemaakt om de loco's de procestijden mee te geven die er origineel waren in de 7400 en 7800 series (zoals afgestemd in het overleg). De DDM-2 of DDM-3 kent geen opsplitsing meer, hier is gekozen voor de hoogste combinatie van overstandtijden, behorend bij de serie 7400.

Omschrijving akoestisch onderzoek / RBS	Interpretatie
In de RBS van het akoestisch onderzoek uit 2009 staan een heleboel activiteiten die onderverdeeld zijn over twee sporen (bijvoorbeeld twee verschillende vertrek- of naar-sporen voor een activiteit).	De activiteiten zijn verdeeld over de twee sporen.
In hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek staat dat de rijsnelheid op het emplacement 40 km/u bedraagt.	De gehanteerde snelheid is 40km/u.

In de RBS komen zowel de DDAR-4 als de DDAR-4(MDDM) voor. Het is niet duidelijk welk type trein hier aan dient te worden gekoppeld op basis van de bronnenlijst.	De DDAR-4 komt overeen met DDAR 7400 en de DDAR-4 (MDDM) komt overeen met de DDAR 7800. Dit staat eveneens zo aangegeven in de bronnenlijst 3.0 van ProRail.
In de RBS staat het materieeltype 'D-loc 700+rijt', het is onduidelijk hoeveel rijtuigen hierbij horen.	In de RBS staat voor de D-loc 700 1 rekeneenheid, terwijl er voor de D-loc 700 + rijt 8 rekeneenheden zijn gerekend. Hierdoor is de aanname gemaakt dat er met 7 rijtuigen/ICRm is gerekend. Dit komt overeen met de rekeneenheden zoals die beschreven zijn in de ProRail-bronnenlijst.
In de RBS staat de activiteit opstellen. In hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek wordt genoemd dat dit een overstandsactiviteit is. Het is echter niet direct duidelijk of dit actieve overstand is of niet.	Op basis van de geluidsbronnen in bijlage 2, is de aanname gemaakt dat het hier om actieve overstand gaat, aangezien de motorgenerator gedurende overstand voor alle aanwezige bronnen op 100 % staat.
De sporenligging is ingetekend op basis van bijlage 1 RBS van het akoestisch onderzoek en sporenplan.nl.	Desondanks is het niet duidelijk waar het spoor 704 B dient te liggen. De aanname is gemaakt omdat de B sporen volgen na de A sporen zoals valt te zien bij sporen 17A en 17B. Dit zou impliceren dat het A spoor aan de oostelijke kant van spoor 704 ligt en spoor 704 B aan de westelijke kant. Op deze manier is spoor 704 B dan ook ingetekend.
De sporen 17A, 8A, 8 en 9 ontbreken in het geluidregister, terwijl ze wel onderdeel zijn van de RBS. Ze vallen echter buiten de hoofdspoorweginfra zoals aangegeven in de beheersgrenzen-dataset van ProRail.	Op basis van deze informatie en dat bewegingen buiten de hoofdspoorweginfra niet zullen overgaan naar het geluidregister, is de keuze gemaakt om deze sporen in te tekenen voor zover mogelijk op de beginstukken van sporen 17A en 8A, om het gedeelte van de beweging die plaatsvindt op de hoofdspoorweginfrastructuur goed te kunnen extraheren.
Niet-HSWI sporen conform register gehouden	de niet-HSWI sporen dienen niet ingetekend te worden --> "Het idee is om aan het uiteinde van het HSWI spoor, daar waar deze overgaat op niet-HSWI de activiteitenlocatie te knippen op ongeveer 1 meter en deze op niet-HSWI te zetten. Zo kun je wel een rangeerbeweging genereren helemaal tot aan het eind van het HSWI spoor en kunnen de niet-HSWI sporen verwijderd worden."
Aansluiting op de sporen 17A, 8A, 8 en 9 op 17A gehouden.	Alle drie de sporen liggen buiten HSWI. Activiteitenlocatie komt bij alle drie de sporen op 907 aan, dit is in GR3 ID: 143__ 911A L@143__:17.835106, in de bestanden heet dit 17A, dit zo gehouden
In het akoestisch onderzoek hoofdstuk 4.2 staat dat de wintersituatie als basis is genomen voor de bedrijfsduurcorrectietermen.	De wintersituatie is als basis gehanteerd in het akoestisch onderzoek.
In het akoestisch onderzoek hoofdstuk 2 wordt beschreven dat overstand van materieel plaatsvindt op de opstelsporen 22 t/m 29. Korte overstand vindt plaats op de sporen 703 t/m 706.	De activiteiten zijn standaard ingevoerd met de overstand op het aankomstspoor. Voor een aantal activiteiten, aangeduid in de tussentabel, vindt de overstand plaats op het vertrekspoor. Deze activiteiten zijn opgesplitst in een afzonderlijke overstands- en rangeeractiviteit in de tussentabel.

In de RBS staan ook een paar keer een activiteit met de naam 24 uur opstellen. Over deze activiteit is geen aanvullende informatie bekend in het akoestisch onderzoek.	Na afstemming met ProRail gaan we uit van de huidige NSR-procestijdenlijst (versie 3.1) aangezien het akoestisch onderzoek geen inzicht geeft in de aangehouden procestijden voor deze activiteiten. Dit betekent dat DDAR- en SGM-materieel volledig actief overstaat, en VIRM-materieel ook gedeeltelijk niet-actief.
Spoor 707 valt buiten de beheerconcessie van ProRail. Hierdoor is het noodzakelijk om de proceslocatie te verleggen.	De proceslocatie van spoor 707 is op de kant van de aanrijbeweging (westkant) neergelegd.
Materieel DD-AR 7400 en 7800 zit niet meer in bronnenlijst.	aangepast naar DDM-2 of DDM-3

begintijd	Plan- beschrijving	van spoor	naar spoor	via spoor	materieeltype	Proces- naam	eindtijd	aantal eenheden	Jaar- fractie	seizoen	opmerking
19:40	Activiteit 1	703_705	22_23		SGM II			3	1.00	heel jaar	
21:30	Activiteit 2	703_705	22_23		SGM III			1	1.00	heel jaar	
01:00	Activiteit 3	703_705	22_23		SGM III			1	1.00	heel jaar	
18:57	Activiteit 4	703_705	22_23		SGM III			2	1.00	heel jaar	
05:47	Activiteit 5	22_23	703_705		SGM III	opstellen	06:48	2	1.00	heel jaar	
06:04	Activiteit 6	22_23	703_705		SGM II	opstellen	07:05	3	1.00	heel jaar	
05:57	Activiteit 7	22_23	703_705		SGM III	opstellen	06:55	2	1.00	heel jaar	
06:29	Activiteit 8	22_23	703_705		DD-IRM VI	opstellen	07:30	1	1.00	heel jaar	
09:45	Activiteit 10	703_705	24_26		SGM III			2	1.00	heel jaar	
20:06	Activiteit 11	703_705	24_26		SGM III			2	1.00	heel jaar	
19:50	Activiteit 12	703_705	24_26		SGM III			2	1.00	heel jaar	
02:15	Activiteit 13	703_705	24_26		DD-IRM VI			1	1.00	heel jaar	
23:25	Activiteit 14	703_705	24_26		DDAR-4			2	1.00	heel jaar	
09:30	Activiteit 15	703_705	24_26		SGM II			3	1.00	heel jaar	
20:00	Activiteit 16	703_705	24_26		SGM III			2	1.00	heel jaar	
23:50	Activiteit 17	703_705	24_26		SGM III			1	1.00	heel jaar	

05:42	Activiteit 18	24_26	703_705		DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	opstellen	06:42	1	1.00	heel jaar	
05:38	Activiteit 19	24_26	703_705		SGM II	opstellen	06:38	3	1.00	heel jaar	
05:45	Activiteit 20	24_26	703_705		DD-IRM VI	opstellen	06:45	1	1.00	heel jaar	
05:35	Activiteit 21	24_26	703_705		SGM III	opstellen	06:35	2	1.00	heel jaar	
02:30	Activiteit 23	703_705	27_29		DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
11:55	Activiteit 24	703_705	27_29		DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
21:15	Activiteit 25	703_705	27_29		SGM III			3	1.00	heel jaar	
12:00	Activiteit 26	703_705	27_29		DD-IRM IV			1	1.00	heel jaar	
20:15	Activiteit 27	703_705	27_29		SGM II			3	1.00	heel jaar	
10:45	Activiteit 28	703_705	27_29		DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
01:25	Activiteit 29	703_705	27_29		DD-IRM IV + DD-IRM VI			1	1.00	heel jaar	
03:45	Activiteit 30	703_705	27_29		SGM III			2	1.00	heel jaar	
20:30	Activiteit 31	703_705	27_29		DD-IRM IV + DD-IRM VI			1	1.00	heel jaar	
11:50	Activiteit 32	703_705	27_29		DD-IRM VI			1	1.00	heel jaar	
05:32	Activiteit 33	27_29	703_705		DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	opstellen	06:35	1	1.00	heel jaar	
06:59	Activiteit 34	27_29	703_705		DD-IRM IV + DD-IRM VI	opstellen	08:00	1	1.00	heel jaar	
05:03	Activiteit 35	27_29	703_705		SGM III	opstellen	06:01	2	1.00	heel jaar	
04:48	Activiteit 36	27_29	703_705		SGM III	opstellen	05:50	1	1.00	heel jaar	
11:50	Activiteit 38	27_29	707		SGM III	opstellen	12:50	2	1.00	heel jaar	
12:50	Activiteit 39	707	27_29		SGM II			3	1.00	heel jaar	
09:45	Activiteit 41	27_29	27_29		DDAR-4	opstellen	10:45	1	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren

09:45	Activiteit 41	27_29	8_9	706	DDAR-4			1	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
08:05	Activiteit 42	27_29	27_29		SGM II	opstellen	09:05	3	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
08:05	Activiteit 42	27_29	8_9	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
09:05	Activiteit 43	8_9	27_29	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
10:45	Activiteit 44	8_9	27_29	706	DDAR-4			1	1.00	heel jaar	Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
02:45	Activiteit 46	27_29	8A	706	SGM II			2	1.00	heel jaar	
12:05	Activiteit 47	27_29	8A	706	DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
20:30	Activiteit 48	27_29	8A	706	DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
01:10	Activiteit 49	27_29	8A	706	D-loc700+rijt			1	1.00	heel jaar	
01:30	Activiteit 50	27_29	8A	706	DD-IRM IV			1	1.00	heel jaar	
01:35	Activiteit 51	27_29	8A	706	D-loc700			1	1.00	heel jaar	
09:10	Activiteit 52	27_29	8A	706	D-loc700+rijt			1	1.00	heel jaar	
09:35	Activiteit 53	27_29	8A	706	D-loc700			1	1.00	heel jaar	
14:00	Activiteit 54	27_29	8A	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
19:20	Activiteit 55	27_29	8A	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
21:10	Activiteit 56	27_29	8A	706	D-loc700+rijt			1	1.00	heel jaar	
21:35	Activiteit 57	27_29	8A	706	D-loc700			1	1.00	heel jaar	
00:10	Activiteit 58	27_29	8A	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	
14:45	Activiteit 59	27_29	8A	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
18:15	Activiteit 60	27_29	8A	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	

04:25	Activiteit 62	24_26	24_26		SGM III	opstellen	05:25	3	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
04:25	Activiteit 62	24_26	707		SGM III			3	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
14:00	Activiteit 63	24_26	24_26		SGM III	opstellen	15:00	2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
14:00	Activiteit 63	24_26	707		SGM III			2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
05:25	Activiteit 64	707	24_26		SGM III			3	1.00	heel jaar	
15:00	Activiteit 65	707	24_26		SGM III			2	1.00	heel jaar	
19:30	Activiteit 67	24_26	24_26		DDAR-4(MDDM)	opstellen	20:30	1	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
19:30	Activiteit 67	24_26	8_9	706	DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
17:15	Activiteit 68	24_26	24_26		SGM III	opstellen	18:15	2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
17:15	Activiteit 68	24_26	8_9	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
18:15	Activiteit 69	8_9	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
20:30	Activiteit 70	8_9	24_26	706	DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
03:15	Activiteit 72	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
10:30	Activiteit 73	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
16:10	Activiteit 74	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
07:05	Activiteit 75	24_26	8	706	DD-IRM IV			1	1.00	heel jaar	
11:15	Activiteit 76	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	

15:05	Activiteit 77	24_26	8	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	
23:15	Activiteit 78	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
05:55	Activiteit 79	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
11:50	Activiteit 80	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
17:30	Activiteit 81	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
21:50	Activiteit 82	24_26	8	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
02:30	Activiteit 84	22_23	22_23		SGM III	opstellen	03:30	2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
02:30	Activiteit 84	22_23	707		SGM III			2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
03:30	Activiteit 85	707	22_23		SGM II			2	1.00	heel jaar	
00:10	Activiteit 87	22_23	22_23		DDAR-4	opstellen	01:10	2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
00:10	Activiteit 87	22_23	8_9	706	DDAR-4			2	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
21:10	Activiteit 88	22_23	22_23		SGM II	opstellen	22:10	3	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren
21:10	Activiteit 88	22_23	8_9	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
22:10	Activiteit 89	8_9	22_23	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
01:10	Activiteit 90	8_9	22_23	706	DDAR-4			2	1.00	heel jaar	Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.
09:10	Activiteit 92	22_23	8A	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
09:50	Activiteit 93	22_23	8A	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	
04:50	Activiteit 94	22_23	8A	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	

08:05	Activiteit 95	22_23	8A	706	SGM III			3	1.00	heel jaar	
08:10	Activiteit 97	17A	22_23	706	SGM III			3	1.00	heel jaar	
09:15	Activiteit 98	17A	22_23	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
07:10	Activiteit 99	17A	22_23	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
09:55	Activiteit 100	17A	22_23	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
06:00	Activiteit 102	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
10:35	Activiteit 103	17A	24_26	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	
16:15	Activiteit 104	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
04:55	Activiteit 105	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
11:20	Activiteit 106	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
15:10	Activiteit 107	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
23:20	Activiteit 108	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
03:20	Activiteit 109	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
11:15	Activiteit 110	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
17:35	Activiteit 111	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
21:55	Activiteit 112	17A	24_26	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
02:50	Activiteit 114	17A	27_29	706	SGM II			2	1.00	heel jaar	
12:10	Activiteit 115	17A	27_29	706	DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
20:35	Activiteit 116	17A	27_29	706	DDAR-4(MDDM)			1	1.00	heel jaar	
01:05	Activiteit 117	17A	27_29	706	D-loc700			1	1.00	heel jaar	
01:30	Activiteit 118	17A	27_29	706	D-loc700+rijt			1	1.00	heel jaar	
01:35	Activiteit 119	17A	27_29	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	
09:05	Activiteit 120	17A	27_29	706	D-loc700			1	1.00	heel jaar	
09:30	Activiteit 121	17A	27_29	706	D-loc700+rijt			1	1.00	heel jaar	
15:05	Activiteit 122	17A	27_29	706	DD-IRM IV			1	1.00	heel jaar	
19:25	Activiteit 123	17A	27_29	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	

21:05	Activiteit 124	17A	27_29	706	D-loc700			1	1.00	heel jaar	
21:30	Activiteit 125	17A	27_29	706	D-loc700+rijt			1	1.00	heel jaar	
00:15	Activiteit 126	17A	27_29	706	DD-IRM IV			1	1.00	heel jaar	
14:50	Activiteit 127	17A	27_29	706	SGM II			3	1.00	heel jaar	
18:20	Activiteit 128	17A	27_29	706	SGM III			2	1.00	heel jaar	
00:00	Activiteit 130	22	22		DDAR-4(MDDM) + DDAR-4	opstellen (24 uur)	23:59	1	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:00	Activiteit 131	23	23		DD-IRM IV	opstellen (24 uur)	23:59	2	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:00	Activiteit 132	24	24		SGM III	opstellen (24 uur)	23:59	2	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:00	Activiteit 133	25	25		SGM III	opstellen (24 uur)	23:59	3	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:00	Activiteit 134	27	27		DD-IRM VI + DD- IRM IV	opstellen (24 uur)	23:59	1	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:00	Activiteit 135	28	28		SGM III + SGM II	opstellen (24 uur)	23:59	2	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:00	Activiteit 136	29	29		SGM III + SGM II	opstellen (24 uur)	23:59	2	1.00	heel jaar	procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering
00:24	Activiteit 137	703	703		DD-IRM VI + DD- IRM IV	opstellen	01:25	1	1.00	heel jaar	
05:59	Activiteit 138	703	703		SGM III	opstellen	06:45	2	1.00	heel jaar	
08:30	Activiteit 139	703	703		SGM II	opstellen	09:30	3	1.00	heel jaar	
09:58	Activiteit 140	703	703		DD-IRM VI	opstellen	11:50	1	1.00	heel jaar	
18:00	Activiteit 141	703	703		SGM III	opstellen	18:57	2	1.00	heel jaar	
19:00	Activiteit 142	703	703		SGM III	opstellen	20:00	2	1.00	heel jaar	

19:28	Activiteit 143	703	703		DD-IRM VI + DD-IRM IV	opstellen	20:30	1	1.00	heel jaar	
22:24	Activiteit 144	703	703		DDAR-4	opstellen	23:45	2	1.00	heel jaar	
00:00	Activiteit 145	705	705		SGM III	opstellen	01:00	1	1.00	heel jaar	
01:13	Activiteit 146	705	705		DD-IRM VI	opstellen	02:15	1	1.00	heel jaar	
09:42	Activiteit 147	705	705		DDAR-4(MDDM)	opstellen	10:45	1	1.00	heel jaar	
10:58	Activiteit 148	705	705		DD-IRM IV	opstellen	12:00	1	1.00	heel jaar	
18:46	Activiteit 149	705	705		SGM III	opstellen	19:50	2	1.00	heel jaar	
19:16	Activiteit 150	705	705		SGM II	opstellen	20:15	3	1.00	heel jaar	
20:25	Activiteit 151	705	705		SGM III	opstellen	21:30	1	1.00	heel jaar	
02:15	Activiteit 152	704B	704B		DDAR-4(MDDM)	opstellen	02:30	1	1.00	heel jaar	
08:45	Activiteit 153	704B	704B		SGM III	opstellen	09:45	2	1.00	heel jaar	
10:57	Activiteit 154	704B	704B		DDAR-4(MDDM)	opstellen	11:55	1	1.00	heel jaar	
18:36	Activiteit 155	704B	704B		SGM II	opstellen	19:40	3	1.00	heel jaar	
19:06	Activiteit 156	704B	704B		SGM III	opstellen	20:06	2	1.00	heel jaar	
20:11	Activiteit 157	704B	704B		SGM III	opstellen	21:15	3	1.00	heel jaar	
22:49	Activiteit 158	704B	704B		SGM III	opstellen	23:50	1	1.00	heel jaar	

De minimale overstandsduur is aangepast van 30 minuten naar 60 minuten. De volgende 'actief stationaire processen' vervallen daarmee:

- Activiteit 7;nacht;58.0;SGMm-III;3.0; (58m) |
- Activiteit 35;nacht;58.0;SGMm-III;3.0;(58m)
- Activiteit 141;dag;57.0;SGMm-III;6.0; (57m)
- Activiteit 150;avond;59.0;SGMm-II;6.0;(59m)
- Activiteit 154;dag;58.0;DDM-2 of DDM-3;3.0;(58m)
- Activiteit 154;dag;58.0;mDDM EMU;1.0;(58m)

Activiteit 138 kent ook een te korte overstandsduur na aanpassing van de eindtijd naar 6:45.

- Activiteit 138;avond;240.0;SGMm-III;6.0;

- Activiteit 138;dag;720.0;SGMm-III;6.0;
- Activiteit 138;nacht;346.0;SGMm-III;6.0;

Bijlage B - Activiteitlocaties en RBS-geluidbrongegevens

Activiteittype	Activiteit-locatie id start	Activiteit-locatie id stop	Treintype	Reken-eenheid	Dagdeel	Jaar-fractie	Opmerking	Bedrijfs-duur
Rangerend	Ldd 703	Ldd 23	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 1	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 22	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 1	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 23	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 1	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 22	SGMm-III	0.75	Avond	1	Activiteit 2	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 23	SGMm-III	0.75	Avond	1	Activiteit 2	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 22	SGMm-III	0.75	Avond	1	Activiteit 2	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 23	SGMm-III	0.75	Avond	1	Activiteit 2	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 22	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 3	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 23	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 3	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 22	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 3	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 23	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 3	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 22	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 4	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 23	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 4	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 22	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 4	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 23	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 4	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 5	61
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 5	61
Rangerend	Ldd 22	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 5	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 5	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 5	1

Rangerend	Ldd 23	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 5	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 6	5
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 6	5
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 6	56
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 6	56
Rangerend	Ldd 22	Ldd 703	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 6	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 705	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 6	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 703	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 6	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 705	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 6	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 7	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 7	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 7	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 7	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	3	Dag	1	Activiteit 8	30
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-VI	3	Dag	1	Activiteit 8	30
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	3	Nacht	1	Activiteit 8	31
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-VI	3	Nacht	1	Activiteit 8	31
Rangerend	Ldd 22	Ldd 703	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 8	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 705	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 8	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 703	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 8	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 705	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 8	1

Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 10	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 10	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 10	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Dag	1	Activiteit 10	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 11	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 11	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 11	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 11	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 12	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 12	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 12	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 12	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 13	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 13	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 13	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 13	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	DDM-2 of DDM-3	2	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	DDM-2 of DDM-3	2	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	DDM-2 of DDM-3	2	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	DDM-2 of DDM-3	2	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 14	1

Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 14	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	SGMm-II	1.5	Dag	1	Activiteit 15	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	SGMm-II	1.5	Dag	1	Activiteit 15	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	SGMm-II	1.5	Dag	1	Activiteit 15	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	SGMm-II	1.5	Dag	1	Activiteit 15	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 16	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 16	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 16	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	SGMm-III	1.5	Avond	1	Activiteit 16	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 24	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 17	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 26	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 17	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 24	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 17	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 26	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 17	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	1.5	Nacht	1	Activiteit 18	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	1.5	Nacht	1	Activiteit 18	60
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 18	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 18	60
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	mDDM EMU	0.5	Nacht	1	Activiteit 18	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	mDDM EMU	0.5	Nacht	1	Activiteit 18	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 18	1

Rangerend	Ldd 26	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 703	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 705	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 703	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 705	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 703	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 705	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 703	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 705	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 18	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 19	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 19	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 703	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 19	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 705	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 19	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 703	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 19	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 705	SGMm-II	1.5	Nacht	1	Activiteit 19	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	3	Nacht	1	Activiteit 20	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-VI	3	Nacht	1	Activiteit 20	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 703	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 20	1

Rangerend	Ldd 24	Ldd 705	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 20	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 703	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 20	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 705	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 20	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 21	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 21	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 21	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 21	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 21	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 21	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 23	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 24	1

Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 24	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	SGMm-III	2.25	Avond	1	Activiteit 25	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	SGMm-III	2.25	Avond	1	Activiteit 25	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	SGMm-III	2.25	Avond	1	Activiteit 25	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	SGMm-III	2.25	Avond	1	Activiteit 25	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	VIRM-IV	1	Dag	1	Activiteit 26	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	VIRM-IV	1	Dag	1	Activiteit 26	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	VIRM-IV	1	Dag	1	Activiteit 26	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	VIRM-IV	1	Dag	1	Activiteit 26	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 27	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 27	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 27	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 27	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 28	1

Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	0.75	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	mDDM EMU	0.25	Dag	1	Activiteit 28	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 29	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 30	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 30	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 30	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 30	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	VIRM-IV	1	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	VIRM-IV	1	Avond	1	Activiteit 31	1

Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	VIRM-IV	1	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	VIRM-IV	1	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	VIRM-VI	1.5	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	VIRM-VI	1.5	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	VIRM-VI	1.5	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	VIRM-VI	1.5	Avond	1	Activiteit 31	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 27	VIRM-VI	1.5	Dag	1	Activiteit 32	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 29	VIRM-VI	1.5	Dag	1	Activiteit 32	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 27	VIRM-VI	1.5	Dag	1	Activiteit 32	1
Rangerend	Ldd 705	Ldd 29	VIRM-VI	1.5	Dag	1	Activiteit 32	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	1.5	Nacht	1	Activiteit 33	63
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	1.5	Nacht	1	Activiteit 33	63
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 33	63
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	Eloc 1700	0.5	Nacht	1	Activiteit 33	63
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	mDDM EMU	0.5	Nacht	1	Activiteit 33	63
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	mDDM EMU	0.5	Nacht	1	Activiteit 33	63
Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 33	1

Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	0.75	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	Eloc 1700	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	mDDM EMU	0.25	Nacht	1	Activiteit 33	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-IV	2	Dag	1	Activiteit 34	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-IV	2	Dag	1	Activiteit 34	60
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	3	Dag	1	Activiteit 34	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-VI	3	Dag	1	Activiteit 34	60
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-IV	2	Nacht	1	Activiteit 34	1
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-IV	2	Nacht	1	Activiteit 34	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	3	Nacht	1	Activiteit 34	1
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-VI	3	Nacht	1	Activiteit 34	1

Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	VIRM-IV	1	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	VIRM-VI	1.5	Nacht	1	Activiteit 34	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 35	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 35	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 35	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 35	1
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 36	62
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	1.5	Nacht	1	Activiteit 36	62
Rangerend	Ldd 27	Ldd 703	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 36	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 705	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 36	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 703	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 36	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 705	SGMm-III	0.75	Nacht	1	Activiteit 36	1
Overstand actief	Ldd 707	Ldd 707	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 38	60
Rangerend	Ldd 27	Ldd 707	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 38	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 707	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 38	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 27	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 39	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 29	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 39	1

Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	2	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	2	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	Eloc 1700	0.5	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	Eloc 1700	0.5	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	2	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	2	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DDM-2 of DDM-3	4	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	Eloc 1700	0.5	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	Eloc 1700	0.5	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	Eloc 1700	1	Dag	1	Activiteit 41 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 42 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 42 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 42 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 42 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 42 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 43 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 43 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 43 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	2	Dag	1	Activiteit 44 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	2	Dag	1	Activiteit 44 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	4	Dag	1	Activiteit 44 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	Eloc 1700	0.5	Dag	1	Activiteit 44 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	Eloc 1700	0.5	Dag	1	Activiteit 44 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	Eloc 1700	1	Dag	1	Activiteit 44 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-II	2	Nacht	1	Activiteit 46	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-II	2	Nacht	1	Activiteit 46	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-II	4	Nacht	1	Activiteit 46	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	1.5	Dag	1	Activiteit 47	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	1.5	Dag	1	Activiteit 47	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DDM-2 of DDM-3	3	Dag	1	Activiteit 47	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	mDDM EMU	0.5	Dag	1	Activiteit 47	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	mDDM EMU	0.5	Dag	1	Activiteit 47	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	mDDM EMU	1	Dag	1	Activiteit 47	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 48	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 48	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DDM-2 of DDM-3	3	Avond	1	Activiteit 48	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 48	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 48	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	mDDM EMU	1	Avond	1	Activiteit 48	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 49	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 49	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DLoc 700	1	Nacht	1	Activiteit 49	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	ICRm	3.5	Nacht	1	Activiteit 49	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	ICRm	3.5	Nacht	1	Activiteit 49	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	ICRm	7	Nacht	1	Activiteit 49	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	VIRM-IV	2	Nacht	1	Activiteit 50	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	VIRM-IV	2	Nacht	1	Activiteit 50	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	VIRM-IV	4	Nacht	1	Activiteit 50	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 51	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 51	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DLoc 700	1	Nacht	1	Activiteit 51	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 52	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 52	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DLoc 700	1	Dag	1	Activiteit 52	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	ICRm	3.5	Dag	1	Activiteit 52	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	ICRm	3.5	Dag	1	Activiteit 52	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	ICRm	7	Dag	1	Activiteit 52	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 53	1

Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 53	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DLoc 700	1	Dag	1	Activiteit 53	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 54	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 54	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 54	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 55	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 55	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 55	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 56	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 56	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DLoc 700	1	Avond	1	Activiteit 56	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	ICRm	3.5	Avond	1	Activiteit 56	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	ICRm	3.5	Avond	1	Activiteit 56	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	ICRm	7	Avond	1	Activiteit 56	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 57	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 57	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DLoc 700	1	Avond	1	Activiteit 57	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 58	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 58	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-II	6	Nacht	1	Activiteit 58	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 59	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 59	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 59	1
Rangerend	Ldd 27	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 60	1
Rangerend	Ldd 29	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 60	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 60	1

Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	SGMm-III	4.5	Nacht	1	Activiteit 62 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 26	Ldd 26	SGMm-III	4.5	Nacht	1	Activiteit 62 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 707	SGMm-III	4.5	Nacht	1	Activiteit 62 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 707	SGMm-III	4.5	Nacht	1	Activiteit 62 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	1
Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 63 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 26	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 63 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 707	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 63 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 707	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 63 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 24	SGMm-III	4.5	Nacht	1	Activiteit 64	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 26	SGMm-III	4.5	Nacht	1	Activiteit 64	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 65	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 65	1
Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 26	Ldd 26	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 26	Ldd 26	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DDM-2 of DDM-3	3	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1

Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	mDDM EMU	1	Avond	1	Activiteit 67 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 68 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 26	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 68 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 68 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 68 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 68 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 69 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 69 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 69 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 70 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 70 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	3	Avond	1	Activiteit 70 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 70 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 70 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	mDDM EMU	1	Avond	1	Activiteit 70 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1

Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 72	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 72	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 72	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 73	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 73	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 73	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 74	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 74	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 74	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	VIRM-IV	2	Dag	1	Activiteit 75	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	VIRM-IV	2	Dag	1	Activiteit 75	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	VIRM-IV	4	Dag	1	Activiteit 75	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 76	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 76	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 76	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 77	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 77	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 77	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 78	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 78	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 78	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 79	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 79	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 79	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 80	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 80	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 80	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 81	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 81	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 81	1
Rangerend	Ldd 24	Ldd 706	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 82	1
Rangerend	Ldd 26	Ldd 706	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 82	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 82	1
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 84 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 23	Ldd 23	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 84 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 22	Ldd 707	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 84 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 707	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 84 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 22	SGMm-II	2	Nacht	1	Activiteit 85	1
Rangerend	Ldd 707	Ldd 23	SGMm-II	2	Nacht	1	Activiteit 85	1
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	4	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 23	Ldd 23	DDM-2 of DDM-3	4	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 23	Ldd 23	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	4	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	4	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	DDM-2 of DDM-3	8	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1

Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	Eloc 1700	2	Nacht	1	Activiteit 87 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	SGMm-II	3	Avond	1	Activiteit 88 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Overstand actief	Ldd 23	Ldd 23	SGMm-II	3	Avond	1	Activiteit 88 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren)	60
Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	SGMm-II	3	Avond	1	Activiteit 88 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	SGMm-II	3	Avond	1	Activiteit 88 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-II	6	Avond	1	Activiteit 88 (activiteit opgesplitst om overstand op vertrekspoor goed in te voeren. Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 89 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 89 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 89 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	4	Nacht	1	Activiteit 90 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	DDM-2 of DDM-3	4	Nacht	1	Activiteit 90 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	8	Nacht	1	Activiteit 90 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 90 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 90 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	Eloc 1700	2	Nacht	1	Activiteit 90 (Extra via spoor (706) toegevoegd om beweging mogelijk te maken.)	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 92	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 92	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 92	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 93	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 93	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 93	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 94	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 94	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 94	1
Rangerend	Ldd 22	Ldd 706	SGMm-III	4.5	Dag	1	Activiteit 95	1
Rangerend	Ldd 23	Ldd 706	SGMm-III	4.5	Dag	1	Activiteit 95	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 17A	SGMm-III	9	Dag	1	Activiteit 95	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	SGMm-III	4.5	Dag	1	Activiteit 97	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	SGMm-III	4.5	Dag	1	Activiteit 97	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	9	Dag	1	Activiteit 97	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 98	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 98	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 98	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 99	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 99	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 99	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 22	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 100	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 23	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 100	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 100	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 102	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 102	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 102	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 103	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 103	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 103	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 104	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 104	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 104	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 105	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 105	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 105	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 106	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 106	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 106	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 107	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 107	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 107	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 108	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 108	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 108	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 109	1
Rangerend	Ldd 703	Ldd 22	SGMm-II	1.5	Avond	1	Activiteit 1	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 109	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 110	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 110	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 110	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 111	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 111	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 111	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 24	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 112	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 112	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 112	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	SGMm-II	2	Nacht	1	Activiteit 114	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	SGMm-II	2	Nacht	1	Activiteit 114	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-II	4	Nacht	1	Activiteit 114	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	1.5	Dag	1	Activiteit 115	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	1.5	Dag	1	Activiteit 115	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	3	Dag	1	Activiteit 115	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	mDDM EMU	0.5	Dag	1	Activiteit 115	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	mDDM EMU	0.5	Dag	1	Activiteit 115	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	mDDM EMU	1	Dag	1	Activiteit 115	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 116	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DDM-2 of DDM-3	1.5	Avond	1	Activiteit 116	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DDM-2 of DDM-3	3	Avond	1	Activiteit 116	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 116	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	mDDM EMU	0.5	Avond	1	Activiteit 116	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	mDDM EMU	1	Avond	1	Activiteit 116	1

Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 117	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 117	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DLoc 700	1	Nacht	1	Activiteit 117	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 118	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DLoc 700	0.5	Nacht	1	Activiteit 118	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DLoc 700	1	Nacht	1	Activiteit 118	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	ICRm	3.5	Nacht	1	Activiteit 118	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	ICRm	3.5	Nacht	1	Activiteit 118	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	ICRm	7	Nacht	1	Activiteit 118	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 119	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	SGMm-II	3	Nacht	1	Activiteit 119	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-II	6	Nacht	1	Activiteit 119	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 120	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 120	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DLoc 700	1	Dag	1	Activiteit 120	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 121	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DLoc 700	0.5	Dag	1	Activiteit 121	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DLoc 700	1	Dag	1	Activiteit 121	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	ICRm	3.5	Dag	1	Activiteit 121	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	ICRm	3.5	Dag	1	Activiteit 121	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	ICRm	7	Dag	1	Activiteit 121	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	VIRM-IV	2	Dag	1	Activiteit 122	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	VIRM-IV	2	Dag	1	Activiteit 122	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	VIRM-IV	4	Dag	1	Activiteit 122	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 123	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 123	1

Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 123	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 124	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 124	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DLoc 700	1	Avond	1	Activiteit 124	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 125	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	DLoc 700	0.5	Avond	1	Activiteit 125	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	DLoc 700	1	Avond	1	Activiteit 125	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	ICRm	3.5	Avond	1	Activiteit 125	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	ICRm	3.5	Avond	1	Activiteit 125	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	ICRm	7	Avond	1	Activiteit 125	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	VIRM-IV	2	Nacht	1	Activiteit 126	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	VIRM-IV	2	Nacht	1	Activiteit 126	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	VIRM-IV	4	Nacht	1	Activiteit 126	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 127	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	SGMm-II	3	Dag	1	Activiteit 127	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 127	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 27	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 128	1
Rangerend	Ldd 706	Ldd 29	SGMm-III	3	Dag	1	Activiteit 128	1
Rangerend	Ldd 17A	Ldd 706	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 128	1
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	3	Avond	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	61
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	Eloc 1700	1	Avond	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	61
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	mDDM EMU	1	Avond	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	mDDM EMU	1	Dag	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720

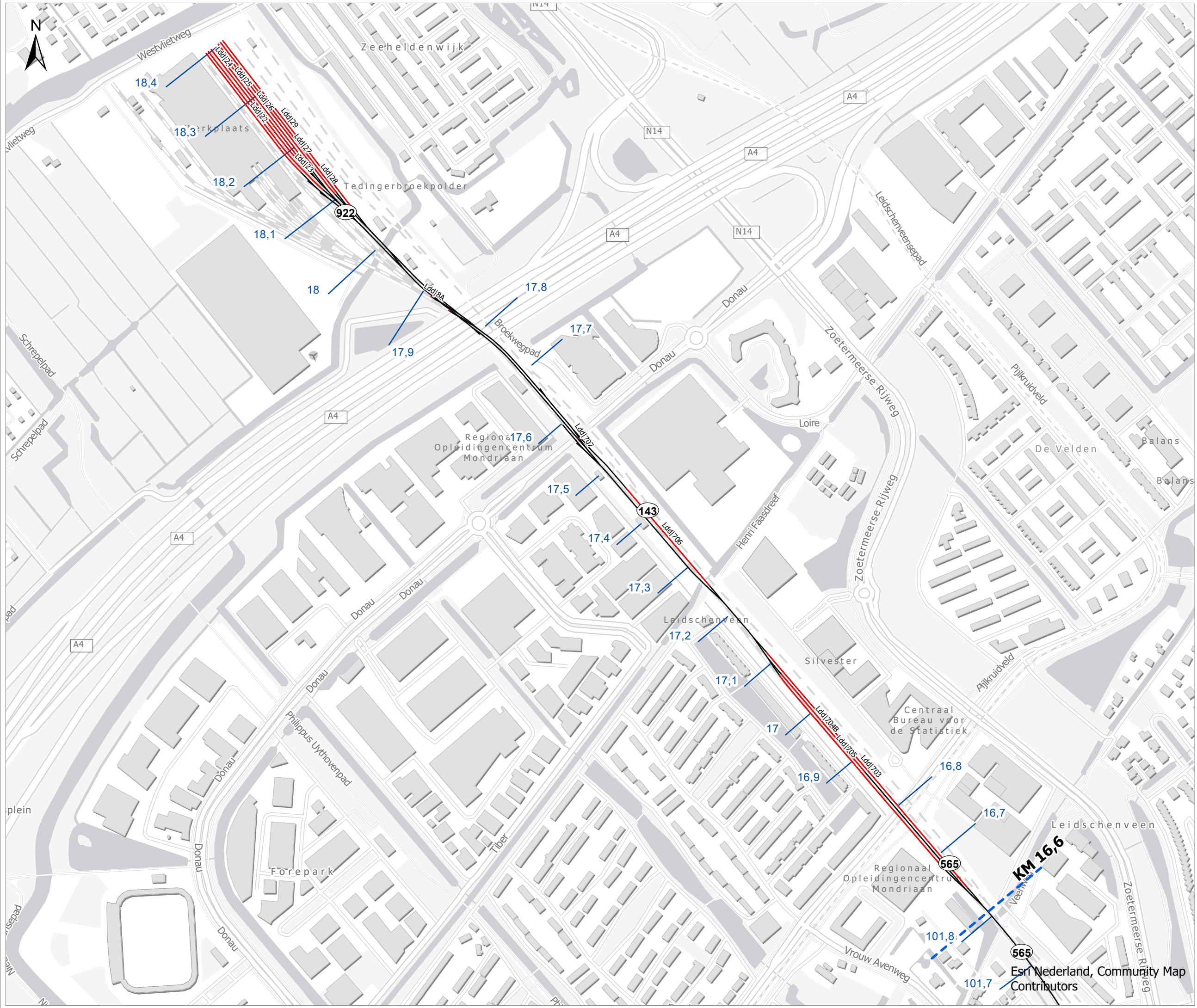
Rangerend	Ldd 706	Ldd 26	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 109	1
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	204
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	mDDM EMU	1	Nacht	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand niet-actief	Ldd 22	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	3	Avond	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	179
Overstand niet-actief	Ldd 22	Ldd 22	Eloc 1700	1	Avond	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	179
Overstand niet-actief	Ldd 22	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	3	Dag	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand niet-actief	Ldd 22	Ldd 22	Eloc 1700	1	Dag	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand niet-actief	Ldd 22	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	3	Nacht	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	275
Overstand niet-actief	Ldd 22	Ldd 22	Eloc 1700	1	Nacht	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	275
Overstand actief	Ldd 23	Ldd 23	VIRM-IV	8	Avond	1	Activiteit 131 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	61
Overstand actief	Ldd 23	Ldd 23	VIRM-IV	8	Nacht	1	Activiteit 131 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	174
Overstand niet-actief	Ldd 23	Ldd 23	VIRM-IV	8	Avond	1	Activiteit 131 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	179
Overstand niet-actief	Ldd 23	Ldd 23	VIRM-IV	8	Dag	1	Activiteit 131 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand niet-actief	Ldd 23	Ldd 23	VIRM-IV	8	Nacht	1	Activiteit 131 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	305
Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 132 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240
Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 132 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720

Overstand actief	Ldd 24	Ldd 24	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 132 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand actief	Ldd 25	Ldd 25	SGMm-III	9	Avond	1	Activiteit 133 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240
Overstand actief	Ldd 25	Ldd 25	SGMm-III	9	Dag	1	Activiteit 133 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand actief	Ldd 25	Ldd 25	SGMm-III	9	Nacht	1	Activiteit 133 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-IV	4	Avond	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	61
Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-VI	6	Avond	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	61
Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-IV	4	Nacht	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	174
Overstand actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-VI	6	Nacht	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	204
Overstand niet-actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-IV	4	Avond	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	179
Overstand niet-actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-VI	6	Avond	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	179
Overstand niet-actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-IV	4	Dag	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand niet-actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-VI	6	Dag	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand niet-actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-IV	4	Nacht	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	305
Overstand niet-actief	Ldd 27	Ldd 27	VIRM-VI	6	Nacht	1	Activiteit 134 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	275
Overstand actief	Ldd 28	Ldd 28	SGMm-II	4	Avond	1	Activiteit 135 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240

Overstand actief	Ldd 28	Ldd 28	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 135 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240
Overstand actief	Ldd 28	Ldd 28	SGMm-II	4	Dag	1	Activiteit 135 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand actief	Ldd 28	Ldd 28	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 135 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand actief	Ldd 28	Ldd 28	SGMm-II	4	Nacht	1	Activiteit 135 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand actief	Ldd 28	Ldd 28	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 135 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-II	4	Avond	1	Activiteit 136 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 136 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	240
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-II	4	Dag	1	Activiteit 136 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 136 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	720
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-II	4	Nacht	1	Activiteit 136 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand actief	Ldd 29	Ldd 29	SGMm-III	6	Nacht	1	Activiteit 136 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	479
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-IV	4	Nacht	1	Activiteit 137	61
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	6	Nacht	1	Activiteit 137	61
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 139	60
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	6	Dag	1	Activiteit 140	112

Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 142	60
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-IV	4	Avond	1	Activiteit 143	62
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	VIRM-VI	6	Avond	1	Activiteit 143	62
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	8	Avond	1	Activiteit 144	36
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	Eloc 1700	2	Avond	1	Activiteit 144	36
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	DDM-2 of DDM-3	8	Nacht	1	Activiteit 144	45
Overstand actief	Ldd 703	Ldd 703	Eloc 1700	2	Nacht	1	Activiteit 144	45
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 145	60
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-VI	6	Nacht	1	Activiteit 146	62
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	DDM-2 of DDM-3	3	Dag	1	Activiteit 147	63
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	mDDM EMU	1	Dag	1	Activiteit 147	63
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	VIRM-IV	4	Dag	1	Activiteit 148	62
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 149	50
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 149	14
Overstand actief	Ldd 705	Ldd 705	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 151	65

Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-III	6	Dag	1	Activiteit 153	60
Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-II	6	Avond	1	Activiteit 155	40
Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-II	6	Dag	1	Activiteit 155	24
Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-III	6	Avond	1	Activiteit 156	60
Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-III	9	Avond	1	Activiteit 157	64
Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-III	3	Avond	1	Activiteit 158	11
Overstand actief	Ldd 704B	Ldd 704B	SGMm-III	3	Nacht	1	Activiteit 158	50
Overstand actief	Ldd 22	Ldd 22	DDM-2 of DDM-3	3	Nacht	1	Activiteit 130 (procesnaam aangepast van 'opstellen' naar 'opstellen (24 uur)' voor juiste modellering)	204



Legenda

- Afbakening
- Activiteitlocatie
- Geospoortak
- Raai

Titel
Overzichtskaart Activiteitenlocaties

Project
Emplacement Leidschendam

Opdrachtgever
ProRail

Datum	07/01/2026	Schaal	1:5,500
Bijlage	B	Volgnummer	1

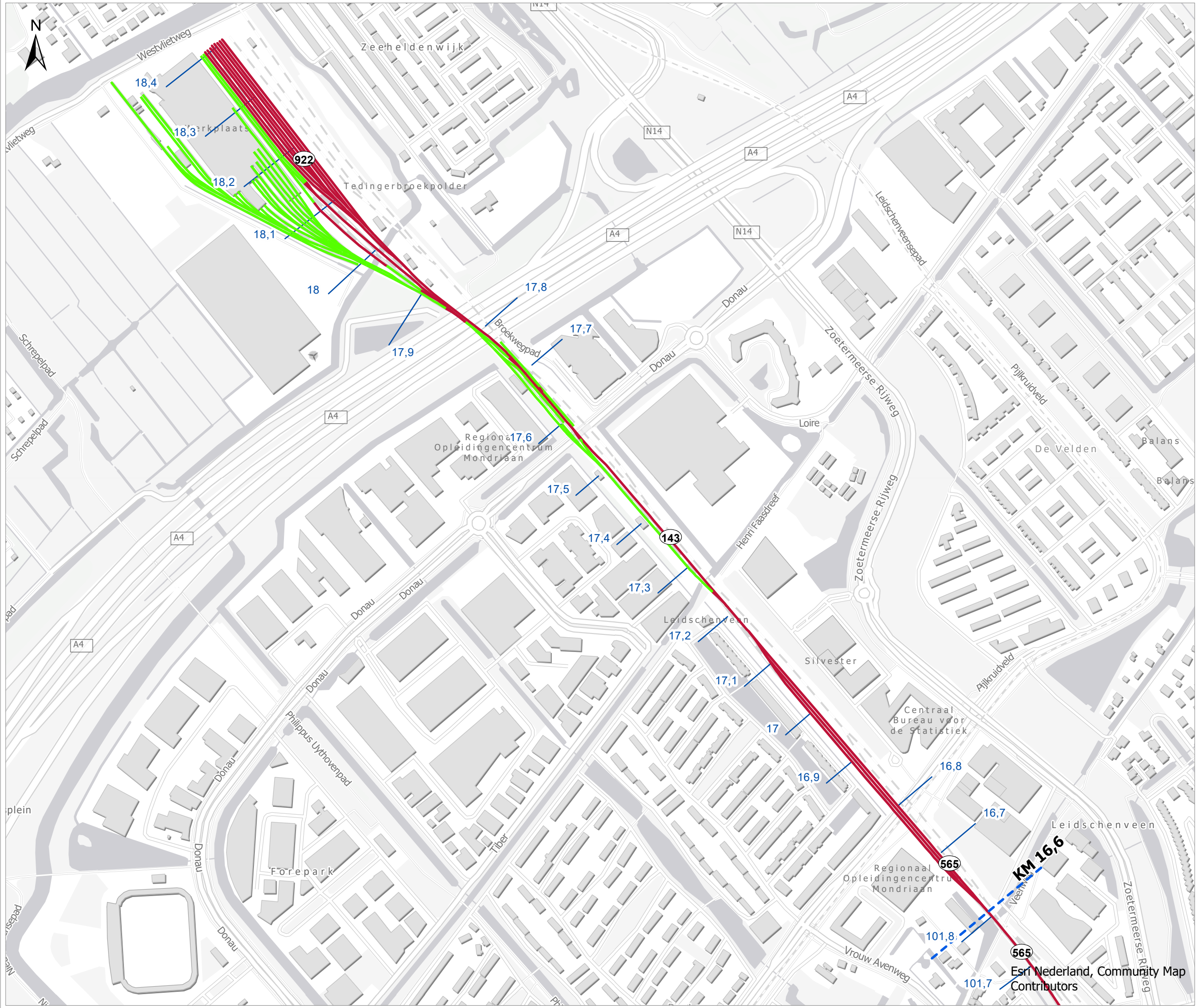
0 0.05 0.1 0.2 Kilometer

Haskoning
Enhancing Society Together

Esri Nederland, Community Map Contributors

Pad: C:\Users\NL98269\Royal HaskoningDHV\B-K2847-ROK2024\Prorail-akoestiek - Team\Share\003. Deel\projecten\105-102-WP5-Emplacement Leidschendam\02.GIS\Basisproj_E_Leidschendam.aprx

Bijlage C - HSWI



Legenda

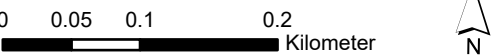
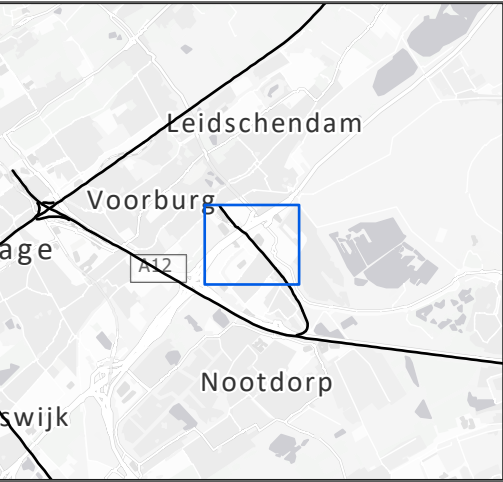
- Afbakening
- Beheerconcessie
 - HSWI sporen
 - niet HSWI sporen
 - Raai

Titel
Overzichtskaart Beheerconcessie

Project
Emplacement Leidschendam

Opdrachtgever
ProRail

Datum	07/01/2026	Schaal	1:5,500
Bijlage	C	Volgnummer	1



Esri Nederland, Community Map Contributors

Bijlage D - Geluidproductieplafonds en ligging referentiepunten

Datum uitlevering 19/11/2025

Referentiepunt	Nieuw GPP	Vigerend GP	Vershil	Plaats
37609	57.5	52		5.5 's-Gravenhage
37610	51.1	52		-0.9 's-Gravenhage
37611	55.3	52		3.3 's-Gravenhage
37612	54.7	52		2.7 's-Gravenhage
37613	55.1	52		3.1 's-Gravenhage
37614	54.6	52		2.6 's-Gravenhage
37615	55	52		3 's-Gravenhage
37616	54.4	52		2.4 's-Gravenhage
37617	55.6	52		3.6 's-Gravenhage
37618	55.3	52		3.3 's-Gravenhage
37619	57.4	52		5.4 's-Gravenhage
37620	59.3	52		7.3 's-Gravenhage
37621	56.7	52		4.7 's-Gravenhage
37622	57.8	52		5.8 's-Gravenhage
37623	54.8	52		2.8 's-Gravenhage
37624	55.3	52		3.3 's-Gravenhage
37625	52.1	52		0.1 's-Gravenhage
37626	54.8	52		2.8 's-Gravenhage
37627	50.1	52		-1.9 's-Gravenhage
37628	55.1	52		3.1 's-Gravenhage
37629	56.3	52		4.3 's-Gravenhage
37630	56.8	52		4.8 's-Gravenhage
37631	54.7	52		2.7 's-Gravenhage
52846	50.2	52		-1.8 's-Gravenhage
52847	50.5	52		-1.5 's-Gravenhage
52848	54	52		2 's-Gravenhage
52849	53.5	52		1.5 's-Gravenhage
56623	53.2	52		1.2 's-Gravenhage
56624	54.6	52		2.6 's-Gravenhage
56625	55	52		3 's-Gravenhage
56626	54.2	52		2.2 's-Gravenhage
56627	55.5	52		3.5 's-Gravenhage
56628	55.4	52		3.4 's-Gravenhage
56629	56.7	52		4.7 's-Gravenhage
56630	56.1	52		4.1 's-Gravenhage
56631	57	52		5 's-Gravenhage
56632	54.5	52		2.5 's-Gravenhage
56633	51	52		-1 's-Gravenhage
56634	53.9	52		1.9 's-Gravenhage



Legenda

- · — Afbakening
- Geospoortak
- Referentiepunt met te wijzigen GPP
- Referentiepunt met ongewijzigd GPP

Titel
Overzichtskaart Referentiepuntnummers

Project
Emplacement Leidschendam

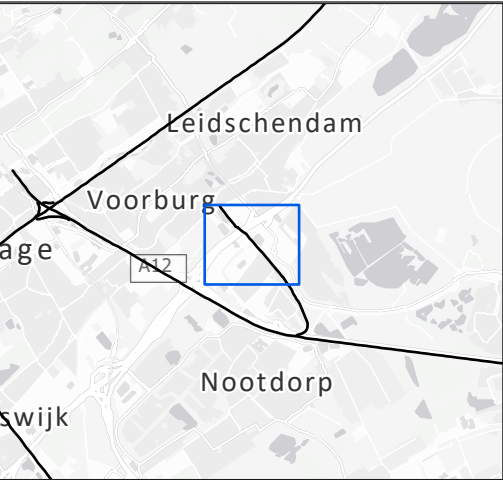
Opdrachtgever
ProRail

Datum 07/01/2026

Schaal 1:5,500

Bijlage D

Volgnummer 1



0 0.05 0.1 0.2
Kilometer



Bijlage E - Bronnenlijst treinmaterieel

Materieelsoort	VIRM-VI																		
Aantal rekeneenheden	VIRM-R 0																		
Vrije baan																			Referentie
Categorie	8																		31
Emplacementen																			
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie		
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
remmen: schijf+ED+magneetrem: vergelijkbaar schijf	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%			
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%			
deelbron: statische omvormer	LwR in dB(A) per rekeneenhe	51.5	59.6	66.7	72.1	75.4	73.8	68.9	62.6	52.2	79.6	0.5	laag	< 15 dB/s	100%	10%	11, 47		
deelbron: compressor (PRIL uitgevoerd)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	45.3	52.2	60.9	70.7	81.9	82.8	82.8	77.1	74.3	88.0	0.2	laag	< 15 dB/s	18%	10%	11		
deelbron: HVAC 101 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	45.7	57.1	61.7	65.1	70.6	70.2	66.1	61.1	48.2	75.5	0.33	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
deelbron: HVAC 102 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	43.7	56.2	63.0	66.1	72.3	71.6	66.2	58.7	47.2	77.0	0.83	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
deelbron: HVAC 103 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	42.1	55.7	61.8	66.2	70.3	69.8	65.2	59.4	46.8	75.1	0.50	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
deelbron: HVAC 104 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	42.4	53.2	57.2	64.4	67.5	67.3	63.1	56.6	45.4	72.4	0.33	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
TSI Geluid																			
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie		
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																		
stationair																			
optrekken																			
cabine																			
Referenties																			

Materieelsoort	VIRM-IV																		
Aantal rekeneenheden	VIRM-R																		
0																			
Vrije baan																			Referentie
Categorie	8																		31
Emplacementen																			
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie		
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
remmen: schijf+ED+magneetrem: vergelijkbaar schijf	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%			
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%			
deelbron: statische omvormer	LwR in dB(A) per rekeneenhe	51.5	59.6	66.7	72.1	75.4	73.8	68.9	62.6	52.2	79.6	0.5	laag	< 15 dB/s	100%	8%	11, 47		
deelbron: compressor (PRIL uitgevoerd)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	45.3	52.2	60.9	70.7	81.9	82.8	82.8	77.1	74.3	88.0	0.3	laag	< 15 dB/s	13%	8%	11		
deelbron: HVAC 101 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	45.7	57.1	61.7	65.1	70.6	70.2	66.1	61.1	48.2	75.5	0.50	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
deelbron: HVAC 102 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	43.7	56.2	63.0	66.1	72.3	71.6	66.2	58.7	47.2	77.0	0.50	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
deelbron: HVAC 103 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	42.1	55.7	61.8	66.2	70.3	69.8	65.2	59.4	46.8	75.1	0.50	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
deelbron: HVAC 104 (verwarmen)	LwR in dB(A) per rekeneenhe	42.4	53.2	57.2	64.4	67.5	67.3	63.1	56.6	45.4	72.4	0.50	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	38		
TSI Geluid																			
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie		
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																		
stationair																			
optrekken																			
cabine																			
Referenties																			

Materieelsoort	SGM-III																
Aantal rekeneenheden	SGM-R																
0																	
Vrije baan																Referentie	
Categorie	3															31	
Emplacementen																	
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
remmen: schijfremmen	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%	
deelbron: motorgenerator	LwR in dB(A) per rekeneenheid	30.2	37.4	49.3	56.4	67.2	70.2	66.5	61.6	56.6	73.5	0.3	laag	< 15 dB/s	100%	3%	32
deelbron: compressor Westinghouse	LwR in dB(A) per rekeneenheid	38.4	44.0	57.0	67.2	66.0	70.2	69.7	64.6	59.8	75.2	0.3	laag	< 15 dB/s	7%	4%	32
deelbron: compressor Knorr	LwR in dB(A) per rekeneenheid	39.0	45.6	57.8	66.5	73.4	74.6	76.2	72.0	68.1	80.8	0.3	laag	< 15 dB/s	7%	3%	32
TSI Geluid																	
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																
stationair																	
optrekken																	
cabine																	
Referenties																	

Materieelsoort		SGM-II (SGM-0, SGM-1 en SGM-2)																	
Aantal rekeneenheden		SGM-R																	
		0																	
Vrije baan																	Referentie		
Categorie		3																	31
Emplacementen																			
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie		
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
remmen: schijfremmen	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.			
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%			
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%			
deelbron: motorgenerator (PRIL uitgevoerd)	LwR in dB(A) per rekeneenheid	30.2	37.4	49.3	56.4	67.2	70.2	66.5	61.6	56.6	73.5	0.5	laag	< 15 dB/s	100%	3%	9*		
deelbron: compressor Westinghouse (PRIL uitgevoerd)	LwR in dB(A) per rekeneenheid	38.8	44.4	57.4	67.6	66.4	70.6	70.1	65.0	60.2	75.6	0.5	laag	< 15 dB/s	4%	3%	9*		
TSI Geluid																			
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie		
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																		
stationair																			
optrekken																			
cabine																			
Referenties																			

Materieelsoort	mDDM EMU																
Aantal rekeneenheden	MDDM 0																
Vrije baan																	Referentie
Categorie	3																31
Emplacementen																	
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
remmen: ED, SB; blok: vergelijkbaar met schijfremme	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%	
deelbron: statische omvormer	LwR in dB(A) per rekeneenhe	56.6	68.7	69.1	74.9	73.7	78.0	76.0	73.6	71.0	83.2	1.0	laag	< 15 dB/s	100%	0%	28
deelbron: compressor	LwR in dB(A) per rekeneenhe	44.0	63.8	69.0	74.5	82.2	86.9	81.9	76.2	64.9	89.5	1.0	laag	< 15 dB/s	2%	2%	28
deelbron: rijtuig ventilatie	LwR in dB(A) per rekeneenhe	42.6	50.6	55.8	62.4	63.1	68.0	64.8	58.0	52.1	71.6	4.0	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	28
TSI Geluid																	
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																
stationair																	
optrekken																	
cabine																	
Referenties																	

Materieelsoort	ICRm																	
Aantal rekeneenheden	IC-R-SR																	
Vrije baan																		Referentie
Categorie	8																	31
Emplacementen																		
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie	
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.		
remmen: blokremmen	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.		
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.		
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%		
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%		
deelbron: statische omvormer	LwR in dB(A) per rekeneenheid	36.4	46.8	51.4	53.4	60.5	63.2	66.5	73.2	58.0	74.5	1.0	laag	< 15 dB/s	100%	0%	53	
deelbron: aanzuigrooster airco	LwR in dB(A) per rekeneenheid	39.8	53.6	54.9	59.9	56.7	58.8	56.9	59.9	55.2	66.6	2.0	hoog	< 15 dB/s	0%	0%	28	
deelbron: airco	LwR in dB(A) per rekeneenheid	41.0	55.5	78.9	74.6	83.3	82.2	82.3	79.0	72.1	88.8	1.0	laag	< 15 dB/s	0%	0%	53	
deelbron: verwarming	LwR in dB(A) per rekeneenheid	42.0	57.5	62.1	74.4	67.9	65.4	61.1	65.1	60.4	76.6	1.0	laag	< 15 dB/s	100%	0%	53	
TSI Geluid																		
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie	
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																	
stationair																		
optrekken																		
cabine																		
Referenties																		

Materieelsoort	Dloc 700																
Aantal rekeneenheden	DE-LOC																
Vrije baan																	Referentie
Categorie	5																31
Emplacementen																	
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	hoog	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
remmen: Schijfremmen	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	24
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%	
deelbron: dieselmotor stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid	63.1	73.6	76.6	83.0	92.3	94.6	91.7	82.2	69.8	98.1	1.0	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	24
deelbron: compressor	LwR in dB(A) per rekeneenheid	57.0	74.0	77.1	82.6	90.4	91.7	88.8	85.2	72.3	96.0	1.0	hoog	< 15 dB/s	8%	8%	24
TSI Geluid																	
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																
stationair																	
optrekken																	
cabine																	
Referenties																	

Materieelsoort	Eloc 1700																
Aantal rekeneenheden	E-LOC																
Vrije baan																	Referentie
Categorie	3																31
Emplacementen																	
Situatie	Geluidmaat	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
remmen: K-blok+ED: vergelijkbaar met schijfremmen	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%	
deelbron: statische omvormer	LwR in dB(A) per rekeneenheid	51.6	58.2	61.5	65.8	70.6	74.5	69.9	64.9	58.6	77.7	1.0	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	28
deelbron: tractie motor ventilator	LwR in dB(A) per rekeneenheid	54.8	63.9	82.3	88.6	90.9	88.7	83.8	76.8	67.7	95.0	1.0	hoog	< 15 dB/s	0%	0%	28
deelbron: compressor	LwR in dB(A) per rekeneenheid	44.8	55.9	77.3	82.2	88.6	95.3	89.7	82.8	64.9	97.4	1.0	hoog	< 15 dB/s	4%	0%	28
TSI Geluid																	
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																
stationair																	
optrekken																	
cabine																	
Referenties																	

Materieelsoort	DDM-2 of DDM-3																
Aantal rekeneenheden	DDZ-R																
Vrije baan																	Referentie
Categorie	8																31
Emplacementen																	
		31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall	Aantal bronnen per rekeneenheid	Positie bron	Stijg-snelheid	Bedrijf (Actief)	Bedrijf (Niet actief)	Referentie
Situatie	Geluidmaat											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
optrekken (100% tractie)	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
remmen: schijf+magneet: vergelijkbaar schijfremmen	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	< 15 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
(wissel)boog	LwR(SEL) in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.	laag	15-50 dB/s	n.v.t.	n.v.t.	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	100%	0%	
stationair	LwR in dB(A) per rekeneenheid											n.v.t.		< 15 dB/s	0%	100%	
deelbron: ventilatioerooster	LwR in dB(A) per rekeneenheid, voor deze bron	42.6	50.6	55.8	62.4	63.1	68.0	64.8	58.0	52.1	71.6	4.0	hoog	< 15 dB/s	100%	0%	28
TSI Geluid																	
Situatie	Geluidmaat	31	62	125	250	500	1000	2000	4000	8000	overall						Referentie
passagegeluid	Lp,Tp in dB(A)																
stationair																	
optrekken																	
cabine																	
Referenties																	

Bijlage F - Omgevingsvergunning voor de mba het exploiteren van een spoorwegemplacement



Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer

Milieu en Vergunningen

Retouradres : Postbus 12 651, 2500 DP Den Haag

Prorail Regio Randstad Zuid
T.a.v.
Postbus 2625
3000 CP ROTTERDAM

ProRail Randstad Zuid
- 8 JULI 2011
EDMS nummer
Kopie/Orgineel

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

MPM-33221/3008468

Aantal bijlagen

2

Datum

6 juli 2011

Onderwerp

Wet milieubeheer: beschikking bij vergunningaanvraag voor een spoorwegemplacement gelegen aan Westvlietweg 4, te Den Haag.

Geachte heer Botjes,

In het kader van de behandeling van uw bovengemelde aanvraag om een vergunning ingevolge de Wet Milieubeheer treft u hierbij aan de beschikking alsmede de openbare kennisgeving hiervan.

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen:
Hoofd Uitvoering Milieutaken

Bijlage:

- beschikking
- kennisgeving

Inlichtingen bij

Afdeling
Uitvoering Milieutaken
Bezoekadres
Paviljoensgracht 1

Doorkiesnr

Fax

070-353 6760



WET MILIEUBEHEER

BESCHIKKING

ons kenmerk
MPM-33221/3008468

Aanvraag Wet milieubeheer

Op 30 maart 2007 hebben wij de aanvraag ontvangen van:

naam aanvrager : ProRail Regio Randstad Zuid
adres : Heer Bokelweg 161
plaats : 3032 AD Rotterdam

Het betreft een aanvraag voor een vergunning voor het veranderen en het in werking hebben na die verandering van de gehele inrichting (artikel 8.1 lid 2 juncto artikel 8.4) ten behoeve van,

spoorwegemplacement

op perceel:

Westvlietweg ongenummerd

kadastraal bekend als gemeente 's-Gravenhage, sectie BC, nr. 3578 (gedeeltelijk); sectie BD, nrs. 3009 (gedeeltelijk), 3006 (gedeeltelijk); sectie BE, nr. 4068 (gedeeltelijk)

Aanleiding

Op 20 maart 1990 is door de provincie Zuid-Holland aan NV Nederlandse Spoorwegen (NS) een revisievergunning verleend voor een onderhoudswerkplaats voor spoorwegmaterieel met aangrenzend emplacement. Met het privatiseren eind jaren '90 van de NS zijn de diverse bedrijfsactiviteiten verdeeld over diverse zelfstandige bedrijfseenheden zoals NS Vastgoed, NedTrain, ProRail en NS Reizigers. Hierdoor zijn technische, functionele en organisatorische bindingen anders komen te liggen

De vorengenoemde vergunning is eind 1992 overgegaan naar de gemeente Leidschendam, omdat door een grenswijziging met de gemeente Nootdorp de inrichting geheel op Leidschendam's grondgebied kwam te liggen. Op 3 januari 1995 is vervolgens door de gemeente Leidschendam een uitbreidingsvergunning verleend. Nadien is door NS Materieel BV (thans NedTrain) een revisievergunning aangevraagd voor de onderhouds- en herstelinrichting voor spoorwegmaterieel. De gemeente Leidschendam, destijds nog steeds het bevoegd gezag, heeft op 18 februari 1997 deze vergunning verleend.

Middels de onderhavige aanvraag wordt beoogd een splitsing van de inrichting, waarbij het spoorwegemplacement in eigendom en beheer van ProRail een zelfstandige inrichting wordt. Daarbij wordt aangetekend dat in de achterliggende periode het spoorwegemplacement in omvang is toegenomen. Voor het overige gedeelte van de inrichting, zijnde de onderhoudswerkplaats (NedTrain), blijft de vergunning van 18 februari 1997 met kenmerk 96.10011 van toepassing.

Omschrijving en ligging van de inrichting

Het emplacement ligt in de gemeente Den Haag en is gesitueerd aan het baanvak Den Haag-Zoetermeer, ten zuiden van het station Leidschendam-Voorburg. Aan de noordzijde ligt bedrijventerrein Forepark en Westvliet en aan de zuidzijde bevinden zich woningen. De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich op 35 m afstand. Binnen de inrichtingsgrenzen vinden de navolgende bedrijfsactiviteiten plaats:

- Treinbewegingen en opstellingen;
- Wisselonderhoud en -verwarming;
- Onderhoudswerkzaamheden;
- Bedienen van seinen en wissels;
- Onderstation

Onderstaand worden deze bedrijfsactiviteiten nader beschreven.

Treinbewegingen en het opstellen van passagierstreinen

De treinbewegingen zijn onder te verdelen in rangeerbewegingen en bewegingen op het doorgaand spoor. Van het doorgaand spoor kunnen treinen het emplacement oprijden. Deze activiteit valt binnen de dienstregeling en kan niet aan de inrichting zelf worden toegerekend. Ook vertrekkende treinen of treinen in afwachting van vertrek naar of afkomstig van een buiten de inrichting gelegen bestemming behoren niet tot de activiteiten van de inrichting. Alleen als er rangeerhandelingen met een trein worden verricht wordt de betreffende trein toegerekend aan de inrichting.

Wisselonderhoud en -verwarming

Voor een veilig functioneren van wissels is wisselonderhoud noodzakelijk. Tot dit onderhoud behoort onder andere het smeren van de wissels. Opslag van het smeermiddel vindt niet binnen de inrichting plaats, maar bij de met deze taak belaste (proces)aannemers.

Gedurende de winterperiode worden wissels zonodig verwarmd, om het vastvriezen van bewegende delen te voorkomen. Hiertoe zijn op het emplacement diverse verwarmingsinstallaties geplaatst bestaande uit met aardgas gestookte centrale buis installaties. Daarnaast wordt indien nodig gebruik gemaakt van een mobiele handbediende gasbrander.

Kleinschalige onderhoudswerkzaamheden aan treinen

In het belang van de veiligheid vinden regelmatig aan treinen inspecties en onderhoudswerkzaamheden plaats. Incidenteel kunnen op het emplacement kleine noodreparaties aan het rijdende materieel worden verricht. Het betreft dan bijvoorbeeld het vernieuwen van een remblok of het vervangen van een slang.

Grootschalige onderhouds- en revisiewerkzaamheden vinden niet op het emplacement plaats, maar in speciaal daartoe ingerichte werkplaatsen.

Tot de onderhoudswerkzaamheden op het emplacement behoort verder het ontdoen van de treinen van losliggend afval. Het uitwendig reinigen en overige reinigingsprocessen vinden niet plaats op het emplacement, maar worden uitbesteed aan Nedtrain.

Bediening van seinen en wissels

De bediening van de wissels ten behoeve van de rangeeractiviteiten alsook het doorgaande spoorverkeer geschiedt vanuit Den Haag. Voor de automatische bediening van de wissels en seinen is ter hoogte van km 17,5 een relaishuis (op tekening 167040-S-01pr aangeduid met Th) aanwezig. Ten behoeve van de noodstroomvoorziening worden in dit gebouw droge accu's opgeladen.

Onderstation

Binnen dit gebouw zijn onder andere transformatoren aanwezig voor het omzetten van de aangeleverde elektriciteit (10 kV) in de gewenste spanningen voor treinen en andere spoorwegonderdelen die stroom behoeven.

Toekomstige ontwikkelingen

Er is geen sprake van redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de inrichting en het gebied waarin de inrichting is gelegen die bij de beslissing op de aanvraag dienen te worden betrokken.

Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer

In de inrichting vinden activiteiten plaats die in de onderstaande categorieën van bijlage I, behorende bij het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (hierna: lvb) zijn genoemd:

<i>Categorie</i>	<i>Omschrijving activiteit</i>
1.1.a	inrichtingen waar een of meer elektromotoren zijn met een vermogen of een gezamenlijk vermogen groter dan 1,5 kW, met dien verstande dat bij de berekening van het gezamenlijk vermogen een elektromotor met een vermogen van 0,26 kW of minder buiten beschouwing blijft;
1.1.b	inrichtingen waar een of meer verbrandingsmotoren zijn met een vermogen of een gezamenlijk vermogen van groter dan 1,5 kW, met dien verstande, dat bij de berekening van het gezamenlijk vermogen een verbrandingsmotor met een vermogen van 0,25 kW of minder buiten beschouwing blijft;
1.1.c.....	inrichtingen waar een of meer voorzieningen of installaties aanwezig zijn voor het verstoken van brandstoffen met een thermisch vermogen of een gezamenlijk thermisch vermogen groter dan 130 kW;
14.1.a	spoorwegemplacements;
28.1.a onder 2	inrichtingen voor het opslaan van bedrijfsafvalstoffen, die ten aanzien daarvan een capaciteit hebben van 5 m ³ of meer;

Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer

Ingevolge het op 1 januari 2008 in werking getreden Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit), is op de onderhavige inrichting de onderstaande categorie van bijlage 1 van het Activiteitenbesluit van toepassing:

<i>Categorie</i>	<i>Omschrijving activiteit</i>
x	spoorwegemplacements.

De inrichting is daarmee vergunningplichtig (een zogenaamde type C inrichting).

In werking zijnde milieuvergunningen

Voor de inrichting zijn de volgende milieuvergunningen en –meldingen van kracht:

- revisievergunning van 20 maart 1990 met kenmerk DWM 7320/1;
- revisievergunning van 18 februari 1997 met kenmerk 96.10011;
- 8.19 melding van 28 januari 2008 met kenmerk MPM-34075/1011978.

Procedure

Ingevolge artikel 8.22 lid 1 Wm beziet het bevoegd gezag regelmatig of de beperkingen waaronder een vergunning is verleend, en de voorschriften die aan een vergunning zijn verbonden, nog toereikend zijn gezien de ontwikkelingen op het gebied van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu en de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu.

Ingevolge artikel 8.22 lid 2 Wm wijzigt het bevoegd gezag de beperkingen waaronder de vergunning is verleend en de voorschriften die daaraan zijn verbonden, vult deze aan of trekt ze in, dan wel brengt alsnog beperkingen aan, of verbindt alsnog voorschriften aan de vergunning, voor zover blijkt dat de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, gezien de ontwikkeling van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu verder kunnen, of, gezien de ontwikkeling van de kwaliteit van het milieu, verder moeten worden beperkt.

Met betrekking tot de beslissing ter zake en de inhoud van de beperkingen en voorschriften zijn de artikelen 8.6 tot en met 8.17 Wm van overeenkomstige toepassing.

Per 1 januari 1994 is de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in werking getreden. De Wet milieubeheer (hierna: Wm) bepaalt dat de Awb mede van toepassing is op de totstandkoming en de bekendmaking van de beschikking op een aanvraag om een milieuvergunning. De procedure is volgens hoofdstuk 13 van de Wm en Afdeling 3.4 van de Awb uitgevoerd.

De beschikking treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de termijn afloopt voor het indienen van een beroepschrift. Indien gedurende de termijn bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening is gedaan, treedt de beschikking niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verder: Wabo) in werking getreden. Artikel 1.2 lid 2 van de Invoeringswet Wabo bepaalt dat het oude recht van toepassing blijft op de voorbereiding en vaststelling van de wijziging van een (milieu)vergunning die is aangevraagd vóór 1 oktober 2010.

Op het moment dat de beschikking onherroepelijk is wordt deze gelijkgesteld met een omgevingsvergunning (artikel 1.2 lid 3 Invoeringswet Wabo). Daarom kan, daar waar in de vergunning wordt verwezen naar artikel 8.22 en/of 8.24 van de Wet milieubeheer, artikel 2.31 en artikel 2.30 van de Wabo worden gelezen.

Daarnaast is met de inwerkingtreding van de Wabo het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) komen te vervallen. De categorieën van activiteiten worden vanaf 1 oktober 2010 beschreven in bijlage I, onderdeel C, behorende bij het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Bevoegdheid

De inrichting dient niet voor het samenstellen van treinen of treindelen door middel van het stoten of heuvelen van spoorvoertuigen, bestemd voor goederenvervoer. Daarom berust de bevoegdheid ten aanzien van de vergunningverlening op grond van artikel 8.2 van de Wm bij het College van burgemeester en wethouders van Den Haag.

Coördinatie Wet ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 8.10, lid 3 van de Wm kan het bevoegd gezag de Wm vergunning weigeren wanneer door verlening daarvan strijd zou ontstaan met ondermeer een bestemmingsplan. Met het oog hierop wordt het volgende opgemerkt.

Het onderhavige perceel is gesitueerd binnen de grenzen van het ter plaatse geldende bestemmingsplan Lanen 4B van april 2006. Toetsing van de aangevraagd activiteiten aan het bestemmingsplan wijst uit dat geen sprake is van strijdigheid.

Adviseur(s)

Op grond van artikel 8.7 lid 3 van de Wm juncto artikel 7.1 lid 2 onder a van het lvb is de ontwerpvergunning ter advisering toegezonden aan Burgemeester en wethouders van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Van de gelegenheid tot het inbrengen van adviezen is geen gebruik gemaakt.

Zienswijzen

De ontwerpbeschikking heeft van 14 april 2011 tot en met 25 mei 2011 ter inzage gelegen. Van de gelegenheid tot het inbrengen van zienswijzen is geen gebruik gemaakt.

Eigen verantwoordelijkheid

De milieuvergunning heeft primair betrekking op zaken, waarmee het milieu werkelijk wordt beschermd. Er is ruimte voor maatwerk waarbij de aard van de activiteit, omstandigheden en omgevingsfactoren bepalend zijn. Dit betekent dat de voorschriften met name doelgericht zijn en dat de ondernemer hierin verantwoordelijkheid neemt.

Beoordeling aanvraag**Algemeen**

De beslissing op de aanvraag is getoetst aan de gronden uit de artikelen 8.8 tot en met 8.16 van de Wm. Hierna wordt aangegeven hoe de aanvraag zich tot het toetsingskader verhoudt.

Voor zover het voorkomen van nadelige gevolgen voor het milieu niet mogelijk is, zijn aan de vergunning voorschriften verbonden volgens de best bestaande technieken (BBT).

Externe veiligheid

Handelingen met wagons beladen met gevaarlijke stoffen vinden niet binnen de inrichting plaats. Daarom is dit aspect niet nader beoordeeld.

Luchtkwaliteitseisen

Algemene doelstelling is het voorkomen dan wel zoveel mogelijk beperken van emissies naar de lucht.

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (amvb) en ministeriële regelingen (mr) die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking zijn getreden.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage.

In bijlage 2 van titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden voor een aantal luchtverontreinigingscomponenten vastgesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. Het

betreft onder andere grenswaarden voor Fijn stof (PM₁₀), Stikstofdioxide (NO₂), Koolmonoxide (CO), Lood (Pb), Zwaveldioxide (SO₂) en Benzeen (C₆H₆).

In de bij het Besluit "niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" behorende Regeling NIBM bepaalde categorieën van inrichtingen aangewezen, welke 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de concentraties NO₂ en PM₁₀. De onderhavige inrichting valt onder de categorie spoorwegemplacements. Als gevolg hiervan heeft geen nadere toetsing aan de luchtkwaliteitseisen plaatsgevonden.

Bodem

Algemene doelstelling is te voorkomen dat stoffen die schadelijke effecten voor de bodem (kunnen) hebben hierin terecht komen.

Bodembedreigende activiteiten

Binnen de inrichting vinden thans geen bodembedreigende activiteiten meer plaats. Vroeger werden de wissels gesmeerd met minerale olie. Inmiddels is een meer milieuvriendelijk middel (zoals Vestol Plantogel 2204 FS) in gebruik. Bij het onderzoek naar vervanging van de minerale olie en de milieubelasting ten gevolge van de nieuw toe te passen smeermiddelen heeft Railinfrabeheer aansluiting gezocht bij de Duitse normering. Het betreft hier de handleiding 'Blauen Engel' die voor het beoordelen van de milieubelasting van kettingzaagolie door het Umwelt-Bundesamt (het Duitse ministerie van milieu) ontwikkeld is. De 'Blauen Engel' stelt onder meer:

- een biologische afbreekbaarheid van (tenminste) 85% volgens de CEC.-L33-T82 methode
- de afwezigheid van zware metalen.

Op basis van de 'Blauen Engel' zijn voor de toe te passen smeermiddelen leveringsvoorwaarden ontwikkeld welke staan beschreven in de 'NS Specificatie Wisselsmeermiddel' (specificatienummer NSTO 41543). Wanneer naast het thans beschikbare middel andere middelen beschikbaar komen die ook aan deze specificatie voldoen, kunnen zij ook toegepast worden. In de voorschriften is opgenomen dat alleen smeermiddelen mogen worden toegepast die aan deze specificatie voldoen.

Gebruik bestrijdingsmiddelen

Het preventief spuiten met bestrijdingsmiddelen tegen ongewenste plantengroei vindt niet meer plaats. Beperkt curatief gebruik van bestrijdingsmiddelen naast handmatig verwijderen wel. Het spuiten geschiedt door daartoe ingehuurde bedrijven. Opslag van bestrijdingsmiddelen vindt buiten de inrichting plaats.

Nul- en eindsituatieonderzoek

In de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) is een lijst opgenomen met activiteiten die als bodembedreigend worden beschouwd. Zoals hiervoor gesteld vinden er thans geen bodembedreigende activiteiten meer plaats. Deze kunnen in het verleden wel hebben plaatsgevonden, te weten het gebruik van minerale olie ter plaatse van wissels. Ter plaatse zijn diverse bodemonderzoeken verricht op grond waarvan de kwaliteit van de bodem voldoende bekend is. Een nader onderzoek is derhalve niet nodig. Indien na het beëindigen van de activiteiten een onverhoopte bodembelasting wordt geconstateerd kan het bodemherstel worden verhaald op de veroorzaker. Hiertoe biedt de Wet bodembescherming voldoende mogelijkheden. Op grond hiervan zijn in de vergunning alleen algemene voorschriften opgenomen.

Afvalstoffen

Het ontstaan van afval moet zoveel mogelijk beperkt of voorkomen worden. Ook doelmatige verwijdering moet daarbij in beschouwing worden genomen.

Afvalscheiding

De afvalstromen binnen de inrichting zijn getoetst aan het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP). In het LAP staat het beleid voor het beheer van alle afvalstoffen waarop de Wm van toepassing is. In hoofdstuk 14 van het LAP is het beleid uitgewerkt voor afvalscheiding, waarbij paragraaf 14.4 specifiek ingaat op de afvalscheiding door bedrijven.

Uitgangspunt is dat bedrijven verplicht zijn alle afvalstoffen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden af te geven, tenzij dat redelijkerwijs niet van hen kan worden gevergd. Hierbij geldt dat ongeacht de bedrijfssituatie de afvalcomponenten gevaarlijk afval en papier en karton altijd gescheiden dienen te worden. Daarnaast zijn voor een aantal overige afvalcomponenten richtlijnen voor afvalscheiding opgenomen (drempelwaarden). Voor die afvalstromen waarbij de hoeveelheid in het restafval lager is dan de richtlijn moet gekeken te worden of de afvalstroom geconcentreerd vrijkomt en of scheiding eenvoudig realiseerbaar is. In dat geval wordt de afvalstroom op dezelfde manier behandeld als de afvalstromen waarbij de hoeveelheid in het restafval hoger is dan de richtlijn. Is dat niet het geval (en het bedrijf kan dat desgewenst ook aantonen), dan hoeft voor desbetreffende afvalstromen geen actie ondernomen te worden.

Energie

Algemene doelstelling is het terugdringen van het energieverbruik door degene die de inrichting drijft. Hierbij moet gekeken worden in de volgorde van preventie - duurzame bronnen - efficiëntie.

ProRail verricht al sinds 1999 inspanningen om de energie-efficiëntie te verbeteren. In dat verband is deelgenomen aan de Meerjarenaafpraak Energie-Efficiency NS (MJA1) welke liep tot en met 2010. De doelstelling om de energie-efficiëntie in 2010 met 16% te verbeteren ten opzichte van 1999 is bereikt. Inmiddels is ProRail toegetreden tot MJA3.

In algemene zin is vervoer per spoor een relatief milieuvriendelijke vervoerswijze. Het belangrijkste proces waarbij energie wordt verbruikt is het rijden met treinen dat circa 85% van het totale energieverbruik vertegenwoordigt. Daarnaast wordt veel energie gebruikt voor wisselverwarming en seinen. Ten aanzien van de wisselverwarming is een belangrijke efficiencyverbetering te bereiken door monitoring. Voor de hiermee voorziene wissels leidt dit tot een daling van het aantal proefbranduren. Zonder monitoring worden op een heel emplacement de wisselverwarmingssystemen aangezet en gecontroleerd. Voor het onderhavige emplacement is overigens (nog) niet voorzien in monitoring.

Gelet op de in het verleden gedane inspanningen om de energie-efficiëntie te verbeteren en de nog steeds bestaande intentie daartoe, zijn in de vergunning ten aanzien van energiebesparing alleen algemene voorschriften opgenomen.

Wisselverwarmingsinstallaties

Gedurende de winterperiode worden wissels zonodig verwarmd om vastvriezen van bewegende delen te voorkomen. Op het emplacement zijn diverse verwarmingsinstallaties geplaatst. De meeste installaties betreffen aardgas gestookte centrale buisinstallaties met een thermisch vermogen van 32 kW per installatie. Gemiddeld 500 uur per jaar wordt de wisselverwarming aangezet. Op grond hiervan is op de wisselverwarmingsinstallaties het Besluit emissie-eisen middelgrote stookinstallaties (BEMS) niet van toepassing. In de vergunning zijn daarom voorschriften opgenomen voor het uitvoeren van periodieke controle- en keuringswerkzaamheden. Deze zijn niet van toepassing op de wissels die middels een mobiele handbediende gasbrander worden verwarmd. Dit geschiedt door (proces)aannemers, opslag van de door hen gebruikte gascilinders vindt niet binnen de inrichting plaats.

Lichthinder

Algemene doelstelling is het voorkomen van lichthinder naar woningen. De verlichting van het emplacement wordt tegen het vallen van de avond middels lichtgevoelige sensoren automatisch ontstoken. De verlichtingssterkte is dusdanig dat enerzijds aan de veiligheidscriteria wordt voldaan en anderzijds geen sprake is van overmatige verlichting en mogelijke hinderlijke effecten. Om lichthinder te voorkomen zijn de armaturen zoveel mogelijk neerwaarts gericht. Op grond hiervan zijn in de vergunning alleen een algemeen voorschrift opgenomen teneinde lichthinder bij de woningen tegen te gaan.

Geluid

Algemene doelstelling is het voorkomen van geluidhinder naar woningen en andere objecten met een geluidsgevoelige bestemming.

Akoestisch rapport

Met de aanvraag is een akoestische rapportage, DGMR, rapportnummer I.2006.0194.05.R001 d.d. 9 juni 2009 ter informatie toegezonden. Dit vormt de onderbouwing waarin inzichtelijk is gemaakt welke geluidniveaus optreden vanwege een representatieve bedrijfssituatie (RBS) die zich kan voordoen vanwege de in de aanvraag beschreven processen/activiteiten. De te beschouwen geluidemissie wordt veroorzaakt door rangeerbewegingen op het emplacementen en het wachten/overstaan van locomotieven of treinen. Rangeerbewegingen betreffen het omrijden van locomotieven van de ene kant van de trein naar de andere kant, het sorteren en opdelen van wagons in rangeerdelen en het samenstellen van rangeerdelen.

Met behulp van een akoestisch model zijn berekeningen uitgevoerd voor een RBS, welke betrekking heeft op een modelsituatie. In de praktijk kunnen verschuivingen van activiteiten optreden, omdat volgens ProRail de praktische uitvoering van het gebruik van het spoor nu eenmaal vraagt om een redelijke mate van flexibiliteit. Hieraan is tegemoet gekomen door de RBS geen deel uit te laten maken van de vergunning.

Ten aanzien van de aanvraag wordt opgemerkt dat hierin nog verwezen wordt naar het eerder ingediende, maar naderhand gewijzigde, akoestische rapport. Voor de onder 3.3 van de toelichting genoemde tabellen en daaraan gekoppelde tekstdelen dienen feitelijk de tabellen en tekstdelen te worden gelezen zoals vermeld in de akoestische rapportage, DGMR, rapportnummer I.2006.0194.05.R001 d.d. 9 juni 2009. Voorts wordt in afwijking van hoofdstuk 3.1.4 van het "modelleringsprotocol emplacementen" van ProRail uit 2006, in het berekeningsmodel een getrapte bedrijfsduurcorrectie toegepast bij het weggrijden en stoppen. Het effect hiervan op het eindresultaat is echter marginaal en geeft geen aanleiding de resultaten in twijfel te trekken.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Bij het toetsen van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) vanwege de inrichting is uitgegaan van de beoordelingssystematiek, zoals beschreven in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (hierna: Handreiking). Door de gemeente Den Haag is nog geen gemeentelijke nota industrielawaai vastgesteld. Daarom is aansluiting gezocht bij tabel 4 uit hoofdstuk 4 van de Handreiking. De inrichting is gelegen nabij een woonwijk, enkele drukke wegen en de spoorbaan met doorgaand railverkeer (Lightrail). Gelet hierop is voor de omgeving van de inrichting de gebiedstypering 'woonwijk in de stad' het beste van toepassing. Dit betekent dat het $L_{A,LT}$ vanwege de inrichting ter plaatse van woningen moet worden getoetst aan de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Hetgeen overeenkomt met grenswaarden van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Ingevolge het integraal reductieplan industrielawaai (PRIL) voor emplacementen uit 1996 zijn bronmaatregelen aan het materieel toegepast alsook spoorstaafconditionering (bijvoorbeeld voegloos spoor, smeerinstallaties). Met spoorstaafconditionering worden met name piekgeluiden door passages voorkomen.

Zonder spoorstaafconditionering resulteert ter plaatse van de laagbouw aan de Van Baaklaan (beoordelingspunt 95) en ter plaatse van de hoogbouw aldaar (beoordelingspunt 83) in de nachtperiode een $L_{A,LT}$ van maximaal 52 respectievelijk 48 dB(A). Met het toepassen van spoorstaafconditionering resulteert ter plaatse van de vorengenoemde laagbouw en hoogbouw in de nachtperiode een $L_{A,LT}$ van maximaal 47 respectievelijk 48 dB(A). De laagbouw woningen zijn echter voorzien van dove- en of vliesgevels.

De vliesgevels bestaan uit een overmaats glazen afscherming op ongeveer 10 cm afstand van de naar binnen draaiende vensters van de slaapkamers op de verdiepingen. Conform een akoestisch onderzoek van adviesbureau Cauberg-Huygen behorende bij de bouw aanvraag bedraagt de afscherming van deze vliesgevel minimaal 7 dB. De nachtwaarde van de gevelbelasting van het venster achter de vliesgevel wordt hiermee niet hoger dan 40 dB(A) oftewel de etmaalwaarde is niet hoger dan 50 dB(A). De hoogbouw beschikt over een afscherming bij de galerij. Deze afscherming is voor 2/3 gesloten en de onderzijde van de galerij is voorzien van geluidsabsorberend materiaal.

De genoemde maatregelen aan de woningen resulteren in een geluidsreductie van 3 dB(A), waarmee de nachtwaarde van de gevelbelasting niet meer dan 45 dB(A) bedraagt en bij een minimale gevelwering van 20 dB(A) conform het Bouwbesluit een binnenniveau van ten hoogste 25 dB(A) in de nacht is gerealiseerd. Op grond hiervan zijn deze woningen voor de toetsing buiten beschouwing gelaten. Hierbij wordt opgemerkt dat in het akoestische rapport foutief een binnenniveau-waarde van 35 dB(A) in de nachtperiode is vermeld, wat echter de etmaalwaarde is. Het vereiste binnenniveau is evenwel 25 dB(A). De hoogst dan resulterende $L_{A,LT}$ ter plaatse van de nabijgelegen woningen is 45 dB(A), wat neerkomt op een etmaalwaarde van 55 dB(A), een overschrijding van de hiervoor genoemde richtwaarde met 5 dB(A) derhalve.

Nu betreft het hier een bestaande inrichting. Ingevolge hoofdstuk 4 van de Handreiking kan daarvoor met een bestuurlijke afweging een etmaalwaarde van 55 dB(A) toelaatbaar en vergunbaar worden geacht. Zoals hiervoor is aangegeven zijn al diverse geluidsreducerende maatregelen toegepast. Verdere maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld geluidschermen zijn zeer kostbaar en/of hebben maar een beperkt effect. In die zin zijn het in deze situatie geen realistische maatregelen. Op grond hiervan achten wij een etmaalwaarde van 55 dB(A) vergunbaar.

In de voorschriften is opgenomen dat de wissels van smeerinstallaties moeten zijn voorzien. Daarnaast zijn diverse gedragsmaatregelen voorgeschreven om geluidsoverlast tegen te gaan.

Maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus binnen de inrichting worden veroorzaakt door het remmen van treinen en het afslaan/passeren van treinen over wissels. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de berekende waarden voor het maximale geluidsniveau ten hoogste 66 dB(A) in de dag, 65 dB(A) in de avond en 67 dB(A) in de nachtperiode bedraagt, nadat maatregelen zijn genomen (plaatsen van smeerinstallaties bij relevante wissels). De sporen zijn reeds voegloos uitgevoerd zodat ter plaatse geen piekgeluiden door passages van voegen kunnen optreden. Opgemerkt wordt, dat als gevolg van het doorgaand railverkeer de maximale geluidsniveaus niet eenduidig als zijnde afkomstig van het emplacement kunnen worden aangemerkt. Op grond daarvan zijn de door de inrichting veroorzaakte piekgeluiden in de omgeving ten gevolge van railgebonden activiteiten alleen beoordeeld overeenkomstig de circulaire "Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacements" (kenmerk LMV 2003.116514, VROM, Staatscourant nr.17 2004; verder: circulaire piek). In de circulaire piek wordt ingegaan op de mogelijke effecten van piekgeluiden, zoals schrikreacties en slaapverstoring.

Vanaf een geluidniveau van 20 dB(A) in de slaapkamer beginnen slaapverstoringen sterk toe te nemen. De kans op bewust ontwaken is dan ongeveer eenmaal per week. Bij een L_{night} van 25 dB(A) is de kans op bewust ontwaken 20 % groter en neemt de bewegingsonrust met 40 % toe. Een L_{night} niveau van 25 dB(A) leidt volgens de Gezondheidsraad tot maximaal 30 verstoringen op jaarbasis. Dit afgezet tegen de 600 slaapverstoringen die sowieso optreden vanwege andere redenen dan geluid heeft VROM laten concluderen dat een binnenniveau van 25 dB(A) tot voldoende bescherming tegen slaapverstoring leidt. De circulaire piek hanteert dan ook een L_{night} van 25 dB(A). Door het hanteren van een eis aan L_{night} kunnen geluidsgebeurtenissen op het spoorwegemplacement, die gedurende de nachtperiode optreden, worden beperkt. Immers, in de hoogte van L_{night} werkt zowel het aantal als de duur en het niveau van de geluidsgebeurtenissen door.

Volgens de circulaire piek wordt gekeken naar de stijgsnelheid van het geluid aangezien dit een verband heeft met het voorkomen van schrik- en ontwaakreacties. Zo treden schrikreacties op bij een stijgsnelheid hoger dan 15 dB per seconde. Volgens het akoestisch rapport komen stijgsnelheden hoger dan 15 dB per seconde niet voor ten gevolge van het remmen. De stijgsnelheid van het geluid veroorzaakt door het booggeluid van het berijden van de wissels ligt tussen de 15 en 50 dB per seconde. Deze geluidbron heeft echter geen bijdrage van meer dan 10 dB op het equivalente geluidniveau, zodat er dan geen straffactor van toepassing is. Conform de circulaire piek worden in dit geval, mits voldaan wordt aan de L_{night} , geen extra nadelige effecten van maximale geluidsniveaus verwacht en wordt het niet nodig geacht om extra voorschriften hiervoor op te nemen.

Ten aanzien van de geluidgrootheid L_{night} uit de circulaire piek wordt het volgende gesteld. In de aanvraag is uitgegaan van een minimale geluidwering van de woningen van 20 dB(A), op basis hiervan wordt geconcludeerd dat, bij een maximale geluidbelasting in de nachtperiode van ten hoogste 45 dB(A), aan de aanbevolen geluidnorm uit de circulaire piek van 25 dB(A) voor L_{night} wordt voldaan. Het is daarom niet te verwachten dat er schrikreacties of slaapverstoring zal optreden.

Doorgaand railverkeer

Het toegestane geluid van doorgaand railverkeer is in andere wetgeving geregeld en blijft daarom in deze vergunning buiten beschouwing.

Conclusie

Gelet op de aard en de bedrijfsduur van de activiteiten in de inrichting onder normale bedrijfsomstandigheden en de getroffen akoestische voorzieningen in de inrichting kan redelijkerwijs worden voldaan aan de in deze vergunning opgenomen geluidgrenswaarden.

Gevaarlijke stoffen

Opslag gevaarlijke stoffen

Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats verpakte gevaarlijke stoffen waarop de ADR-classificatie van toepassing is. Derhalve zijn hiervoor in de vergunning geen voorschriften opgenomen.

Conclusie

Uit de overwegingen volgt dat de gevraagde vergunning onder voorschriften ter bescherming van het milieu kan worden verleend.

Overige regelgeving

De onderstaande regelgeving is naast deze milieuvergunning ook van toepassing op uw inrichting. De drijver van de inrichting moet zich dus tevens houden aan de verplichtingen opgenomen in deze regelgeving.

Registratie afvoer bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen

Voor de registratie voor de afvoer van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen zijn in de vergunning geen nadere voorschriften opgenomen. Hierop is artikel 10.38 van de Wm van toepassing.

In dit artikel staat aangegeven dat de ontdoener van de afvalstoffen het volgende, met betrekking tot de afgifte, registreert:

- de datum van afgifte;
- de naam en het adres van degene aan wie de afvalstoffen worden afgegeven;
- de gebruikelijke benaming en de hoeveelheid van die afvalstoffen;
- de plaats waar en de wijze waarop de afvalstoffen worden afgegeven;
- de voorgenomen wijze van beheer van de afvalstoffen;
- ingeval de afgifte geschiedt door tussenkomst van een ander die opdracht heeft de afvalstoffen te vervoeren naar degene voor wie deze zijn bestemd: diens naam en adres en de naam en het adres van degene in wiens opdracht het vervoer geschiedt.

De geregistreerde gegevens moeten ten minste vijf jaar worden bewaard. Bij een controle door een toezichthouder van de gemeente Den Haag moeten deze gegevens ter beschikking zijn (binnen de inrichting aanwezig zijn).

Onvoorziene voorvallen

Voor het optreden door degene die de inrichting drijft bij onvoorziene voorvallen, zijn in de vergunning geen nadere voorschriften opgenomen. Hierop zijn de artikelen 17.1 en 17.2 van de Wm van toepassing. Kort samengevat is de strekking van die artikelen dat in voorkomend geval onmiddellijk die maatregelen moeten worden getroffen die kunnen worden verlangd om de gevolgen van die gebeurtenis voor het milieu te voorkomen, dan wel zo veel mogelijk te beperken en ongedaan te maken en tevens die gebeurtenis zo snel mogelijk te melden aan het bevoegd gezag.

Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer

Op 1 januari 2008 is in werking getreden het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit). Degene die een inrichting type C bedrijft dient naast de vergunningsvoorschriften te voldoen aan de regels gesteld in de artikel 1.4 lid 3 genoemde hoofdstukken en artikelen van het Activiteitenbesluit.

Grondslag en mandaat

De grondslag van deze beschikking vormen de Wet milieubeheer, het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, het Activiteitenbesluit en de Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit zijn de hoofden van het bedrijfsonderdeel Milieu en Vergunningen van de Dienst Stadsbeheer bevoegd dit besluit te ondertekenen.

Besluit

Wij besluiten ProRail Regio Randstad Zuid de gevraagde vergunning te verlenen. De gehele aanvraag, met uitzondering van de RBS zoals beschreven in het akoestisch rapport met kenmerk I.2006.0194.05.R001 d.d. 9 juni 2009 van DGMR, maakt deel uit van de vergunning voor zover daarin geen verandering is gebracht door de voorschriften.

In het belang van de bescherming van het milieu verbinden wij aan de vergunning de voorschriften en de begrippenlijst zoals die in de bijlagen bij dit besluit zijn opgenomen.

Den Haag, 6 juli 2011

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
Namens dezen:
Hoofd uitvoering milieutaken

Beroep

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? U kunt dan een beroepschrift indienen als u

- al eerder een zienswijze heeft ingebracht n.a.v. de ontwerpbeschikking;
- bezwaren heeft tegen de wijzigingen die in de beschikking t.o.v. de ontwerpbeschikking zijn aangebracht;
- kan aantonen dat u redelijkerwijs niet in staat bent geweest om zienswijzen in te brengen n.a.v. de ontwerpbeschikking.

Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de bekendmaking naar:

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

In het beroepschrift moet het volgende staan:

- naam en adres;
- de datum en handtekening;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u in beroep wilt gaan (stuur een kopie mee of noem ook het kenmerk);
- de reden of argumenten waarom u beroep instelt.

Op www.denhaag.nl/beroep vindt u meer informatie. Bij een spoedeisend belang kunt u een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Verzendlijst

Afdruk van de beschikking met aangehechte voorschriften en met kennisgeving aan

- 1x ProRail Regio Randstad Zuid
- 1x Milieu en Vergunningen (archief)
- 1x Den Haag informatiecentrum (inzage)
- 1x Stadsdeelkantoor Leidschenveen/Ypenburg (inzage)
- 1x Gemeente Leidschendam/Voorburg (advies)

VOORSCHRIFTEN

Wet milieubeheervergunning

INHOUDSOPGAVE

1.	MILIEUZORG.....	3
2.	ALGEMEEN.....	3
3.	BODEM.....	3
4.	AFVALSTOFFEN.....	3
	Opslag en scheiding.....	3-4
5.	ENERGIE.....	4
	Registratie	4
	Preventie	4
6.	GELUID	4-5
7.	INSTALLATIES EN PROCESSEN.....	6
	Wisselverwarming.....	6
	BEGRIPPENLIJST	7-11

1. MILIEUZORG

- 1.1. Alle in de inrichting werkzame personen moeten bekend zijn met de milieuaspecten van de werkzaamheden die zij verrichten en de manier waarop zij de milieubelasting zoveel mogelijk kunnen beperken.
- 1.2. Door de degene die de inrichting drijft wordt een persoon aangewezen die belast is met:
 - het toezicht op de naleving van de in deze beschikking opgenomen voorschriften;
 - de gescheiden inzameling,
 - de opslag en afvoer van de afvalstoffen afkomstig uit de inrichting;
- 1.3. In de inrichting is tijdens werkzaamheden op het emplacement altijd ten minste één bevoegd persoon aanwezig, die ter zake kundig is en bekend is met de bestaande veiligheidsmaatregelen, om in geval van een onveilige situatie direct de vereiste maatregelen te treffen.
- 1.4. Daar waar in deze vergunning is voorgeschreven dat degene die de inrichting drijft, verplicht is metingen, keuringen en controles aan installaties of onderdelen van installaties te verrichten, worden de resultaten daarvan ten minste 5 jaar bewaard en op verzoek van het bevoegd gezag overgelegd.
- 1.5. De verlichting van gebouwen en het open terrein van de inrichting wordt zodanig uitgevoerd dat directe lichtinstraling op lichtdoorlatende openingen van woon- of slaapvertrekken, in gevels of daken van woningen wordt voorkomen. Lichtverschijnselen als gevolg van werkzaamheden als lassen en snijden veroorzaken buiten de inrichting geen hinder.

2. ALGEMEEN

- 2.1. De inrichting is in overeenstemmig met de aanvraag om een vergunning en de hierbij behorende bijlagen en tekeningen, tenzij de aan de vergunning verbonden voorschriften anders bepalen.
- 2.2. Het veranderen van de inrichting of de werking daarvan, zoals bedoeld in artikel 8.1, lid 3 van de Wm, wordt door degene die de inrichting drijft binnen één maand na deze verandering schriftelijk medegedeeld aan het bevoegd gezag.

3. BODEM

- 3.1. De inrichting wordt zodanig in werking gehouden dat een verwaarloosbaar bodemrisico wordt gerealiseerd.
- 3.2. Voor het smeren van de wissels dient uitsluitend gebruik te worden gemaakt van smeermiddelen die ten minste een biologisch afbreekbaarheid hebben van 85 % en die daarnaast geen zware metalen bevatten.

4. AFVALSTOFFEN

Opslag en scheiding

- 4.1. Afvalstoffen worden naar soort gescheiden opgeslagen in daarvoor bestemde voorzieningen en vervolgens afgegeven aan, tot acceptatie van deze stoffen, bevoegde inrichtingen. Dit geldt in ieder geval voor de volgende afvalstoffen:

- Elektrische en elektronische apparaten;
 - EPS (piepschuim), vanaf ca. 3 kg per week;
 - Folie;
 - Frituurolie en/of frituurvet;
 - Gevaarlijk afval en asbest;
 - GFT/swill, vanaf ca. 200 kg per week;
 - Glas- en steenwol, vanaf ca. 25 kg per week;
 - Glas, vanaf ca. 30 kg per week;
 - Groenafval, vanaf ca. 200 kg per week;
 - Houten pallets, vanaf 2 stuks per week;
 - Houtresten, vanaf ca. 40 kg per week;
 - Metalen, vanaf ca. 40 kg per week;
 - Papier en karton;
 - Plastic bekertjes, vanaf ca. 500 stuks per week;
 - Steenachtig materiaal en puin, indien incidenteel vanaf ca. 1 m³;
 - Textiel, vanaf ca. 40 kg per week.
- 4.2. Binnen de inrichting is een structuur van inzamelmiddelen aanwezig waarmee een optimaal scheidingsresultaat wordt behaald.
- 4.3. Afvalstoffen worden in de inrichting, met inbegrip van het bij de inrichting behorende open terrein, niet verbrand, gestort of begraven of op een andere wijze in of op de bodem gebracht.
- 4.4. Gevaarlijke afvalstoffen als bedoeld in de bijlage van de Regeling scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen worden van elkaar en van andere afvalstoffen gescheiden, gescheiden gehouden en gescheiden afgegeven.
- 4.5. Gevaarlijke afvalstoffen zijn voorzien van een etiket, waarop op een te allen tijde duidelijk te onderscheiden wijze is aangegeven welke categorie afvalstof zich in de verpakking bevindt.
- 4.6. Gevaarlijke afvalstoffen worden opgeslagen in een daarvoor bestemde in pandige opslagvoorziening als gedefinieerd in de richtlijn PGS 15.
- 4.7. De uitvoering van de bovengenoemde in pandige opslagvoorziening en de wijze van opslag in die opslagvoorziening voldoet aan hoofdstuk 3 en 10 en bijlage 4 uit de richtlijn PGS 15.
- 4.8. Gevaarlijke afvalstoffen worden ten minste één maal per jaar afgevoerd.

5. ENERGIE

Registratie

- 5.1. Het energieverbruik wordt per jaar geregistreerd. Dit betreft het aardgasverbruik in m³, het elektriciteitsverbruik in kWh. Deze gegevens worden door de degene die de inrichting drijft 5 jaar bewaard en op verzoek van het bevoegd gezag overgelegd.

Preventie

- 5.2. De degene die de inrichting drijft treft maatregelen die ertoe bijdragen dat binnen de inrichting het gebruik van energie zoveel mogelijk wordt voorkomen of beperkt. Op verzoek van het bevoegd gezag wordt aangegeven welke beperkende maatregelen of voorzieningen zijn of worden getroffen.

6. GELUID

- 6.1. Alle gebruikte wissels zijn voorzien van dan wel aangesloten op een SSCS-smeerinstallatie. Middels een daartoe strekkend gemotiveerd verzoek kunnen wissels hiervan worden uitgezonderd. Deze uitzondering behoeft instemming van het bevoegd gezag.

- 6.2. Na het onherroepelijk worden van de vergunning, mag ter plaatse van de representatieve beoordelingsposities (zie bijlage 4 in het akoestisch rapport I.2006.0194.05.R001 d.d. 9 juni 2009 van adviesbureau DGMR), bepaald en beoordeeld volgens de Handleiding "Meten en rekenen industrielawaai" van VROM uit 1999, de circulaire "Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacements" van VROM uit 2004, het "Modelleringsprotocol Emplacements" van ProRail uit 2006 en de "Geluiddatabase NS Reizigers versie 3.2" van NedTrain Consulting van mei 2005, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau L_{Ar,LT}, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen, werktuigen en installaties, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en/of activiteiten, welke niet onder hoofdstuk 4 van het Besluit Geluidhinder 2006 vallen, niet meer zijn dan de volgende getalwaarden in dB(A) in de betreffende perioden:

punt	Omschrijving	07.00-19.00	19.00-23.00	23.00-07.00
		uur	uur	uur
1	Park Vronesteyn	36	38	38
113	Westvlietweg	41	44	42
9	Broekweg	38	40	40
140	Broekweg 140	39	40	40
10	Broekweg	37	39	39
125	Broekweg 125	38	39	39
15	Henri Faasdreef-school	38	43	nvt
12	Jaap Hoekdreef	27	31	32
105	Laan van Leidschenveen-school	32	35	nvt
95	Van Baaklaan-laagbouw*	41	47	47
96	Van Baaklaan-laagbouw*	42	47	47
97	Van Baaklaan-laagbouw*	43	47	47
98	Henk Kompagnielaan	32	37	38
102	Henk Kompagnielaan	31	36	36
83	Van Baaklaan-hoogbouw**	42	46	48
93	Van Baaklaan-hoogbouw**	41	45	47
94	Van Baaklaan-hoogbouw- hoekwoning-Laan v Leidschenveen	40	43	45

*=dove of vliesgevels **=afscherming (reductie geluidniveau met 3 dB(A))

- 6.3. Om onnodige geluidshinder op de representatieve beoordelingsposities te voorkomen, gelden de volgende gedragsregels:
- Een typhoon mag, anders dan in een gevaarsituatie, niet gebruikt worden;
 - Het gebruik van de sluitfluit dient zoveel mogelijk te worden vermeden;
 - Op het emplacement mogen de treinen niet sneller rijden dan 40 km/uur;
 - Treinen mogen, voordat deze in dienst worden genomen, niet langer dan noodzakelijk warmdraaien;
 - Er mag geen gebruik worden gemaakt van de boordroep in de treinen;
 - Personeel moet bij het gebruik van het blokgeremde materieel geïnstrueerd worden zodat het remmen zo stil mogelijk gebeurt.

7. INSTALLATIES EN PROCESSEN

Wisselverwarming

- 7.1. De gasinstallaties dienen regelmatig te worden onderhouden en gekeurd door een instelling die beschikt over een waarborgcertificaat van KEMA/KIWA/GASTEC voor het uitvoeren van controle- en of keuringswerkzaamheden aan o.a. gasinstallaties.
- 7.2. Indien de druk in de gasleiding naar de afzonderlijke installaties plotseling daalt dient de gastoevoer middels een noodafsluiter onmiddellijk te kunnen worden afgesloten.

BEGRIPPENLIJST

Algemeen	
NVN	Een door het Nederlands Normalisatie Instituut (hierna NNI) uitgegeven Nederlandse voornorm.
NEN-norm	Een door de NNI uitgegeven norm.
NEN-EN-norm	Een door het Comité Européen de Normalisation opgestelde en door de NEN als Nederlandse norm aanvaarde en uitgegeven norm.
NEN-EN-ISO	ISO-norm die Europees is overgenomen en vervolgens als Nederlandse norm is aanvaard.
NEN-ISO	Als Nederlandse norm aanvaarde ISO norm, al dan niet vertaald.
IEC	International Electrotechnical Commission.
PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen.
SBR	Stichting Bouwresearch.
BRL-K	KIWA beoordelingsrichtlijn
CE-markering	Dit keurmerk geeft aan dat het toestel is gekeurd volgens basiseisen die in de gehele Europese Unie van kracht zijn. Het gaat dan met name om veiligheid. De CE-markering is een soort paspoort waarmee producenten de artikelen vrij op de Europese markt kunnen verhandelen.
Keymark	Europees beeldmerk van de Europese normalisatie-organisaties CEN en CENELEC. Het Nederlandse Normalisatie Instituut (NEN) is aangewezen als beheerder van het beeldmerk. De Stichting Bouwkwiteit coördineert en harmoniseert de certificering in de bouwsector.
Bevoegd gezag	Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag, postbus 12651, 2500 DP Den Haag.
Lucht	
Puntbronnen	Een gefixeerd punt van gekanaliseerde - en daarmee in principe kwantificeerbare - emissie (NeR).
NeR	Nederlandse Emissierichtlijn Lucht.
Diffuse bronnen	Een niet-gekanaliseerde emissie (NeR).
VOS	Vluchtige organische stoffen; stoffen met een koolstofskelet, die tijdens een proces of tijdens gebruik van een product in de atmosfeer terecht komen.
Bodem	
Bodem	Bodem zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet bodembescherming (grond en grondwater).
CUR/PBV-aanbeveling 44	CUR/PBV-aanbeveling 44 «Beoordeling vloeistofdichtheid van vloeistofdichte voorzieningen» (vierde herziene uitgave), 2005, Stichting CUR, Gouda.

Verwaarloosbaar bodemrisico	Een situatie als bedoeld in de NRB waarin door een goede afstemming van bodembeschermende voorzieningen en maatregelen de kans op een verandering van de bodemkwaliteit, ten gevolge van een immissie van een stof, verwaarloosbaar is gemaakt.
Bodembeschermende voorziening	Een vloeistofkerende voorziening, een vloeistofdichte vloer of verharding of een andere doelmatige fysieke voorziening, ter voorkoming van immissies in de bodem.
Vloeistofdichte vloer	Vloer direct op de bodem die waarborgt dat geen vloeistof aan de niet met vloeistof belaste zijde van die vloer kan komen.
Vloeistofdichte voorziening	Fysieke voorziening in of direct op de bodem, niet zijnde een vloer, die waarborgt dat geen vloeistof aan de niet met vloeistof belaste zijde van die voorziening kan komen.
Vloeistofkerende voorziening	Lekbak, tankput, vloer, verharding of een andere doelmatige fysieke voorziening die vrijgekomen stoffen keert zolang als nodig is om met de daarop afgestemde bodembeschermende maatregelen te voorkomen dat deze stoffen in de bodem kunnen geraken.
Inspecteur	Deskundig inspecteur als bedoeld in CUR/PBV aanbeveling 44, werkzaam bij een rechtspersoon die daartoe is geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie. Tot 1 oktober 2006 wordt de inspecteur die werkzaam is bij een rechtspersoon die daartoe is gecertificeerd, gelijkgesteld met een inspecteur die werkzaam is bij een rechtspersoon die daartoe is geaccrediteerd.
Monitoring	Het op een systematische wijze meten of op andere wijze verzamelen en registreren van gegevens en het bewerken en rapporteren daarvan, zodanig dat relevante informatie wordt gegenereerd.
Nulsituatie-onderzoek	Onderzoek naar de kwaliteit van de bodem op die plaatsen van de inrichting waar potentieel bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of zullen plaatsvinden en dat is gericht op die verontreinigde stoffen die ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting in de bodem kunnen geraken.
Eindsituatie-onderzoek	Onderzoek naar de kwaliteit van de bodem. Hierbij wordt gecontroleerd op de eventuele toename van de bij het nulsituatie-bodemonderzoek of laatste herhalingsonderzoek onderzochte stoffen.
Bedrijfsafvalwater	
Afvalwater	Afvalwater zoals bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer.
Bedrijfsafvalwater	Bedrijfsafvalwater zoals bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer.
Riolering	Bedrijfsriolering, openbaar riool of een andere - niet gemeentelijke - voorziening voor de inzameling en het transport van afvalwater (bedrijfsriolering van derden).
Slibvangput	Toestel dat is bestemd voor de behandeling van slibhoudend afvalwater waarin ten gevolge van het verschil in dichtheid tussen slib en water en het vertragen van de vloeistofstroom, slib door bezinken grotendeels wordt gescheiden van het afvalwater.

Olie- of vetafscheider	Toestel dat is bestemd voor de behandeling van olie- of vethoudend afvalwater waarin, ten gevolge van het verschil in dichtheid tussen olie/vet en water en het vertragen van de vloeistofstroom, olie door opdrijving grotendeels verwijderd wordt uit het afvalwater.
NEN-EN-ISO 5667-3	Deel 3 van de Nederlandse norm "Richtlijn voor de conservering en behandeling van monsters"
Afvalstoffen	
Afvalpreventie	Het voorkomen of beperken van afval.
(Gevaarlijke) afvalstoffen	(Gevaarlijke) afvalstoffen zoals bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer.
Geluid	
Woning	Een gebouw of deel van een gebouw dat voor bewoning wordt gebruikt of daartoe is bestemd.
Geluidgevoelige ruimte	Ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m ² (artikel 1 Wet geluidhinder).
Gebouwen met een geluidgevoelige bestemming	Gebouwen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als andere geluidsgevoelige gebouwen, met uitzondering van die gebouwen behorende bij de betreffende inrichting.
Geluidsniveau in dB(A)	Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) terzake opgestelde regels, als neergelegd in de IEC-publicatie nr. 651, uitgave 1979.
Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ae,LT}$)	Het gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse in de loop van een bepaalde periode optredende geluid, vastgesteld overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" van 1999.
L_{Amax}	De hoogste aflezing van de geluidmeter gemeten in de meterstand "fast" ("F") van het ter plaatse in de loop van een bepaalde periode optredende geluid minus de geldende meteorcorrectieterm C_m , vastgesteld overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" van 1999.
L_{night}	In navolging van het Europees beleid is de L_{night} -geluidbelasting in dB(A) door de Nederlandse overheid gekozen als maat voor de beoordeling van de gezondheidseffecten (in dit geval slaapverstoringen) bij mensen door nachtelijk geluid. De L_{night} -geluidbelasting is het jaargemiddelde (equivalente) geluidsniveau, berekend over de nachtelijke periode.
Representatieve bedrijfssituatie (RBS)	De geluidemissie die de inrichting onder normale omstandigheden veroorzaakt. Metingen aan een inrichting moeten zoveel mogelijk worden uitgevoerd bij een representatieve bedrijfssituatie, dat wil zeggen de resultaten van de meting/berekening moeten kenmerkend zijn voor de geluidssituatie over een beoordelingsperiode.

	Daarbij kan de representatieve bedrijfssituatie onderverdeeld zijn in verschillende doch eenduidig definieerbare bedrijfstoestanden. Bij elke meting per bedrijfstoestand hoort een technische omschrijving van deze bedrijfstoestand. De gedetailleerdheid van deze beschrijving wordt bepaald door het doel van de meting en de beschikbare informatie.
Energie	
Terugverdientijd	De verhouding tussen de investering voor een maatregel na aftrek van eventuele subsidies en de jaarlijkse netto opbrengsten van de maatregel.
Logboek	Registratie-boek waarin alle resultaten van de in de vergunning voorgeschreven keuringen, controles en onderzoeken worden bewaard.
BEP	Een bedrijfsenergieplan (BEP) is een overzicht van reeds getroffen en nog te treffen maatregelen voor een zuinig gebruik van energie.
Grond- en hulpstoffen	
Gevaarlijke stoffen	Stoffen en voorwerpen, waarvan het vervoer volgens het ADR is verboden of slechts onder daarin opgenomen voorwaarden is toegestaan, dan wel stoffen, materialen en voorwerpen aangeduid in de IMDG-Code.
Werkvoorraad	De voorraad gevaarlijke stoffen welke ten behoeve van de bedrijfsvoering/productie in een productieruimte/werkruimte of nabij een procesinstallatie of afvulinstallatie is opgesteld. De werkvoorraad moet strikt noodzakelijk zijn. De grootte ervan moet zijn afgestemd op het verbruik van één dag of één batch, met een maximum van één week. Gevaarlijke stoffen die afwachting zijn van opslag of afvoer vallen niet binnen de definitie van werkvoorraad.
Gasfles	Een verplaatsbare drukhouder met een waterinhoud van niet meer dan 150 liter. <i>Toelichting: Een gasfles voor een blusgasinstallatie valt buiten deze definitie. Voor veiligheidsaspecten van blusgasinstallaties wordt verwezen naar het SVI blad 'blusgasinstallaties, veiligheidsaspecten', www.syntaxmedia.nl.</i>
Emballage	Glazen flessen tot 5 liter, kunststof flessen of vaten tot 60 liter, metalen bussen tot 25 liter, stalen vaten of fiberdrums tot 300 liter, papieren of kunststof zakken, laadketels.
PGS 15	De richtlijn PGS 15 "Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen".
PGS 30	De richtlijn PGS 30 "Vloeibare aardolieproducten buitenopslag in kleine installaties" <i>Deze richtlijn is voortgekomen uit de opzetting van de CPR naar de PGS richtlijnen. De PGS 30 is de voormalige richtlijn CPR 9-6 2^e druk uit 1999.</i>
Brandveiligheid	
Brandveiligheid	Het voorkomen van brand en explosie.
REOB	Regeling voor de Erkenning van Onderhoudsbedrijven kleine blusmiddelen.

Milieuzorg	
Milieuzorg	Samenhangend geheel van beleidsmatige, organisatorische, technische en administratieve maatregelen gericht op het inzicht krijgen in het beheersen en waar mogelijk verminderen van de effecten van de bedrijfsvoering op het milieu.

Voor zover in de vergunningvoorschriften en begrippen wordt verwezen naar normen en richtlijnen (NEN, NEN-EN, NEN-EN-ISO en NVN alsmede NPR, CPR en BRL), wordt verwezen naar de versie van de norm of richtlijn die op het moment van van kracht worden van de inrichting of de installatie het meest actueel is, tenzij in de, aan deze vergunning verbonden, voorschriften anders is bepaald.



WET MILIEUBEHEER

KENNISGEVING BESCHIKKING

Kenmerk MPM-33221/3008468
Den Haag, 6 juli 2011

Hierbij maken burgemeester en wethouders van Den Haag bekend, dat zij een milieuvergunning hebben verleend aan:

ProRail Regio Randstad Zuid
Heer Bokelweg 161
3032 AD Rotterdam

De milieuvergunning heeft betrekking op een:

spoorwegemplacement

op perceel:

Westvlietweg ongenummerd

kadastraal bekend als gemeente 's-Gravenhage, sectie BC, nr. 3578 (gedeeltelijk); sectie BD, nrs. 3009 (gedeeltelijk), 3006 (gedeeltelijk); sectie BE, nr. 4068 (gedeeltelijk).

De beschikking, waarin ter bescherming van het milieu voorschriften zijn opgenomen, en de daarbij behorende bijlagen liggen voor u ter inzage. Zie de bijbehorende BIJLAGE voor plaats en tijdstip. Ten aanzien van de ontwerp-beschikking zijn er geen wijzigingen.

Het betreft hier een revisievergunning. Dit betekent dat het bedrijf al een milieuvergunning heeft, maar in de loop van de tijd zodanig is gewijzigd dat er een nieuwe milieuvergunning moet worden aangevraagd. Deze wijzigingen hebben overigens al (enige tijd geleden) plaatsgevonden.

Om te voorkomen dat u als omwonende onnodig hinder ondervindt van het bedrijf zijn er in de milieuvergunning voorschriften opgenomen. Deze voorschriften omvatten voorzieningen en gedragsregels. De gemeente zorgt ervoor dat deze voorschriften worden nageleefd.

Indien u van mening bent dat voorschriften ontbreken of ontoereikend zijn dan wel de milieuvergunning niet verleend zou moeten worden kunt u - als u belanghebbende bent - in beroep gaan bij de Raad van State.



BIJLAGE KENNISGEVING BESCHIKKING

Kenmerk MPM-33221/3008468

Den Haag, 6 juli 2011

De beschikking ligt van 7 juli 2011 2011 t/m 18 augustus 2011 ter inzage en kan op onderstaande locaties worden ingezien:

Haags Informatiecentrum

Bezoekadres: Spui 70 te Den Haag

Tijdstip: maandag tot en met woensdag en vrijdag,
van 09.00 - 16.00 uur
en op donderdag van 09.00 - 20.00 uur

Stadsdeelkantoor Leidschenveen-Ypenburg

Bezoekadres: Brigantijnlaan 303

Tijdstip: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag
van 8.00 - 14.00 uur
en op woensdag van 12.00 - 20.00 uur

Servicecentrum Gemeente Leidschendam-Voorburg

Bezoekadres: Raadhuisstraat 47a te Voorburg

Tijdstip: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag
van 8.30 - 16.00 uur
en op woensdag van 08.30 - 20.00 uur

Beroep

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? Dan kunt u een beroepschrift indienen als u:

- al eerder een zienswijze heeft ingebracht n.a.v. de ontwerpbeschikking;
- bezwaren heeft tegen de wijzigingen die in de beschikking t.o.v. de ontwerpbeschikking zijn aangebracht;
- kan aantonen dat u redelijkerwijs niet in staat bent geweest om zienswijzen in te brengen n.a.v. de ontwerpbeschikking.

Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de bekendmaking naar:

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

2500 EA DEN HAAG

In het beroepschrift moet het volgende staan:

naam en adres;

- de datum en handtekening;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u in beroep wilt gaan (stuur een kopie mee of noem ook het kenmerk);
- de reden of argumenten waarom u beroep instelt.

Op www.denhaag.nl/beroep vindt u meer informatie. Bij een spoedeisend belang kunt u een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlage G - Aanvraag omgevingsvergunning

Aanvraag Wet milieubeheer

aan burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag
p/a Dienst Stadsbeheer
Milieu en vergunningen
Postbus 12651
2500 DP DEN HAAG



➤ Vóór u met invullen begint:

- Lees ook de toelichting die bij de vraag zelf vermeld staat;
- Aanvraag inclusief alle bijlagen en tekeningen in **6** voud indienen;
- Bij voorkeur aanvraagformulier digitaal invullen of schrijven in blokletters;
- Bij aankruisvakjes (☐) dient u aan te kruisen wat van toepassing is;
- **Als een ruimte op dit formulier te klein is kunt u verder gaan op een bijlage, deze dan wel nummeren in overeenstemming met de nummers van de vragen op dit formulier (bijvoorbeeld: K100).**

K10 Gegevens aanvrager * :

Naam : Prorail Regio Randstad Zuid
straat en huisnummer : Heer Bokelweg 161
postcode/woonplaats : 3032 AD Rotterdam
telefoon : 010-2824800 telefax : 010-2824822

* Uittreksel Kamer van Koophandel bijvoegen (indien aanwezig, K190)

K20 Contactpersoon t.b.v. de behandeling van deze aanvraag:

Naam :
straat en huisnummer : Postbus 2625
postcode en woonplaats : 3000 CP Rotterdam

K30 Aard en ligging van de inrichting

naam bedrijf : Spoorwegemplacement Leidschendam
contactpersoon in het bedrijf :
adres : Westvlietweg ong.
postcode en woonplaats : n.v.t. Leidschendam

kadastrale ligging : gemeente 's-Gravenhage
sectie : BC nummer: 3578 (ged.)
BD nummer: 3009 (ged.) 3006 (ged.)
BE nummer: 4068 (ged.)

- K40 Soort vergunning:**
- | | | |
|---|-------------------------------------|---|
| A | ☐ | vergunning voor het oprichten en in werking hebben van de inrichting
(artikel 8.1 lid a en c Wet milieubeheer) |
| B | ☐ | vergunning voor het veranderen van de werking van de inrichting
(artikel 8.1 lid b Wet milieubeheer) |
| C | ☐ | vergunning voor het veranderen van de inrichting en in werking hebben van die verandering
(artikel 8.1 lid b en c Wet milieubeheer) |
| D | ☒ | een vergunning voor het veranderen en het in werking hebben na die verandering van de gehele inrichting
(artikel 8.1 juncto artikel 8.4 lid 1 Wet milieubeheer) |

- K41 Tijdsduur:** ☐ **tijdelijke vergunning** voor de periode van ____ jaar

☞ (alleen in combinatie met K40)

- K50 Aard van het bedrijf (korte omschrijving):**

Spoorwegemplacement voor het overstaan, opstellen, samenstellen en rangeren van met name reizigerstreinen.

☞ Beschrijf de aard van het bedrijf. Voorbeelden: bakkerij, tankstation, garage, transportbedrijf

Hoofdactiviteit van het bedrijf:

ProRail functioneert in opdracht van het ministerie van Verkeer & Waterstaat als zelfstandig rechtspersoon die onder andere vanuit haar taak als beheerder van het spoorwegnetwerk optreedt als vergunninghouder in het kader van de Wet milieubeheer.

Binnen het takenpakket van ProRail Inframangement, afdeling Veiligheid, Milieu en Juridisch Beheer zijn de milieubeheertaken ondergebracht. Het aanvragen en beheren van milieubeheervergunningen voor emplacementen vormt een onderdeel hiervan. ProRail treedt hierbij als 'vergunninghouder' op, als contactpersoon van het bevoegd gezag en als coördinator tussen de diverse gebruikers of drijvers van emplacementen welke onder het beheer van ProRail vallen.

Opgemerkt wordt dat ProRail in de rol van 'infrabeheerder' medeverantwoordelijk is voor milieu-aspecten die samenhangen met de werkzaamheden en/of processen van de gebruikers van het spoorwegnet. Op grond van de Wet milieubeheer, in het bijzonder artikel 8.20, heeft echter ook iedere drijver/gebruiker van een inrichting een eigen verantwoordelijkheid omtrent onder meer de naleving van de milieuvergunning. In haar rol als coördinator deelt ProRail de voorschriften van de milieubeheervergunning toe aan de drijvers. Tevens zal ProRail de nakoming van deze voorschriften bevorderen. Gebruikers worden echter zelf primair verantwoordelijk en aansprakelijk gesteld voor naleving van de voor hen relevante milieu-eisen die gelden krachtens (algemeen bindende) regelgeving of (lokatiegebonden) milieubeheervergunningen. Gebruikers betreffen voornamelijk spoorwegondernemingen zoals bijvoorbeeld NS Reizigers.

In de Netverklaring, zoals bedoeld in artikel 58 van de Spoorwegwet, worden rechten en verplichtingen genoemd van zowel spoorwegondernemingen die van de Nederlandse spoorweginfrastructuur gebruik maken, andere betrokken gerechtigden als van ProRail. Deze partijen leggen rechten en verplichtingen contractueel vast in een Toegangsovereenkomst. Door het aangaan van zo'n overeenkomst wordt de verplichting aanvaard om handelingen zodanig uit te voeren dat zij overeenstemmen met de voorwaarden en voorschriften uit gebruiks- en milieubeheervergunningen die aan ProRail zijn verleend en welke aan hen door ProRail bekend zijn gemaakt. Tevens wordt hiermee aanvaard dat ProRail de naleving van deze verplichtingen controleert.

Reden waarom onderhavige vergunningaanvraag na consultatie van en in samenspraak met de spoorweg-ondernemingen, die van dit emplacement gebruik maken of aan ProRail hebben gemeld dat te willen gaan doen, en overige gerechtigden/betrokkenen is opgesteld en tot stand gebracht.

☞ *Geef hier een beschrijving van de hoofdactiviteit(en) in het bedrijf. U kunt dit in algemene termen aangeven. Bijvoorbeeld: het bewerken van metaal, het herstellen van motorvoertuigen, het mesten van varkens, het vervaardigen van drukwerk.*

K60 Verandering van het bedrijf of de werking daarvan:

Op 20 maart 1990 is door provincie Zuid-Holland aan NV Nederlandse Spoorwegen (NS) een revisie-vergunning ingevolge de Wet milieubeheer verleend. Op 10 januari 1995 is vervolgens een uitbreidings-/wijzigingsvergunning ingevolge de Wm verleend aan NV Nederlandse Spoorwegen. Nadien is door N.S. Materieel B.V. (thans: NedTrain) een nieuwe vergunning (revisie ex. artikel 8.4 Wm) aangevraagd voor de onderhouds- en herstelrichting voor (spoorweg-)materieel. De toenmalige gemeente Leidschendam heeft op 18 februari 1997 deze vergunning verleend. Door dit besluit zijn de vergunningen uit 1990 en 1995 vervallen omdat de vergunning uit 1997 betrekking heeft op dezelfde (kadastrale) percelen en in de considerans van de laatste vergunning is opgemerkt dat drie geldende vergunningen voor één bedrijf een onoverzichtelijk geheel zouden geven. Kortom, destijds is beoogd om één vergunning te verlenen voor de bedrijfsactiviteiten op en rond de spoorinfra te Leidschendam.

Eind jaren '90 is vervolgens de voormalige NV Nederlandse Spoorwegen geprivatiseerd. Gronden, diensten en verantwoordelijkheden zijn in eigendom, beheer en taakstelling verdeeld over diverse zelfstandige bedrijfs-eenheden zoals bv. NS Vastgoed, NedTrain, ProRail en NS Reizigers. Hierdoor zijn technische, functionele en organisatorische bindingen anders komen te liggen.

Deze veranderingen hebben voorts geleid tot een ander inzicht en benadering van spoorwegemplacements. De inrichting, waarvoor destijds vergunning is verleend, heeft hierdoor qua omvang wijzigingen ondergaan. Door deze gewijzigde inzichten zijn eveneens de grenzen van onderhavig emplacement veranderd waarvoor thans een nieuwe milieubeheervergunning wordt gevraagd.

Middels onderhavige aanvraag wordt een splitsing van de totale inrichting, waarvoor in 1997 vergunning is verleend, beoogd waarbij voor het huidige spoorwegemplacement (de opstel- en rangeersporen en de daarbij behorende installaties) in eigendom en beheer van ProRail verzocht wordt om een eigen, zelfstandige vergunning.

Voor het overige gedeelte van de inrichting, waarvoor de eerdergenoemde vergunning uit 1997 met name is verleend (zijnde de onderhoudswerkplaats van NedTrain), blijft de vigerende revisievergunning onverkort gelden omdat de activiteiten en de aard van de inrichting, waarop destijds vergunning is gebaseerd/verleend, feitelijk niet zijn gewijzigd.

Daar er geen wezenlijke uitbreiding van activiteiten plaatsvindt en de aard van de activiteiten op de opstel- en rangeersporen niet verschillen met die waarvoor in 1997 vergunning is verleend, wordt met de voorgestane splitsing van één inrichting naar meerdere inrichtingen de onder K40 aangekruiste vergunning gevraagd voor het emplacement.

Door de vigerende vergunning uit 1997 kunnen bestaande rechten aan de spoorweggerelateerde activiteiten worden ontleend. Betreffende vergunning heeft namelijk ook activiteiten vergund waarvoor thans vergunning wordt gevraagd.

Verder is door de komst van Light Rail tussen de doorgaande sporen en de zuidzijde van de inrichting/het emplacement, waarvoor middels deze aanvraag verzocht wordt om vergunning, een terrein ingericht voor de sporen voor dat specifiek materieel en de daarmee samenhangende processen, installaties en activiteiten. Voor deze activiteiten wordt eveneens separaat een eigen, zelfstandige milieuvergunning aangevraagd door het stadsgewest Haaglanden.

Deze ontwikkelingen, een opsplitsing van gronden over NS Vastgoed en ProRail, een splitsing van diverse inrichtingsactiviteiten en de verzelfstandiging van NedTrain als onderhoudsbedrijf van het treinmaterieel en andere, niet meer aan het emplacement gelieerde bedrijfsmatige activiteiten zijn redenen om een nieuwe milieubeheervergunning aan te vragen.

☞ *Uitsluitend invullen wanneer een vergunning voor het veranderen van het bedrijf wordt aangevraagd (type B aanvraag). Geef beknopt de verandering van het bedrijf of de werking daarvan ten opzichte van de eerder verleende vergunningen weer.*

Bij een aanvraag voor type B en C (zie K40) hebben de gegevens vanaf dit punt alleen betrekking op die verandering.

K70 PROCESSEN, AKTIVITEITEN EN PRODUCTEN**K71 Uitgebreide proces- en/of activiteiten beschrijving**

naam van het (deel)- proces / (neven)- activiteit	locatie / plaats binnen de inrichting	aanwezige installatie(s)	grond- en hulpstoffen die in het proces gebruikt worden	producten of product- groepen die (zullen) worden vervaardigd	afvalstoffen die als gevolg van het proces (zul- len) vrijkomen	emissies naar bodem, water en lucht die als gevolg van het pro- ces vrij (zullen) komen
Zie aanvullende informatie en toelichting op het aanvraagformulier						

Toelichting:

☞ In deze tabel moeten de activiteiten, uitgesplitst in deelprocessen en deelactiviteiten bij voorkeur en voorzover mogelijk in chronologische volgorde, beschreven worden. In deze tabel noemt u slechts de stoffen en producten die vrijkomen, geen hoeveelheden of capaciteiten. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. De beschrijving moet zo duidelijk zijn dat hij ook begrijpelijk is voor personen die het bedrijf niet kennen. Indien het een complex proces betreft is het aan te bevelen om de beschrijving in verhalende vorm op te nemen, of om processchema's bij te voegen.

K72 Werktijden

Werkdagen: maandag t/m zondag (bijv. ma t/m vr)

- dagperiode (07.00 - 19.00) van 07.00 t/m 19.00 uur
- avondperiode (19.00 - 23.00) van 19.00 t/m 23.00 uur
- nachtperiode (23.00 - 07.00) van 23.00 t/m 07.00 uur
- ☐ overwerk

Activiteiten kunnen binnen het emplacement op verschillende werktijden plaatsvinden. Reden waarom gevraagd wordt vergunning te verlenen om activiteiten binnen de tijdsperioden toe te staan zoals hierboven aangekruist. De feitelijke bedrijfstijden zijn namelijk onder meer afhankelijk van de bedrijfsvoering van de gebruikers van het emplacement. In het akoestisch rapport is weergegeven binnen welke perioden zich diverse processen en activiteiten concentreren. Om de geluidbelasting/-emissie van de inrichtingsgebonden bedrijfsactiviteiten op het emplacement door middel van een akoestisch model inzichtelijk te maken, zijn deze aan de hand van een representatieve bedrijfssituatie (RBS) weergegeven. Dit resulteert in een bepaalde geluidruimte welke noodzakelijk/wenselijk wordt geacht om de aangevraagde bedrijfsactiviteiten te kunnen ontwikkelen. Als zodanig worden activiteiten en geluidniveaus aangevraagd en niet zo zeer een bepaald type materieel of proces omdat beiden kunnen variëren.

Toelichting:

- ☞ bij overwerk toelichten:
- structureel of incidenteel
 - gemiddeld aantal keren per week, maand of jaar
 - periode (avond, nacht en weekend)

K73 Koppeling procesactiviteiten en werktijden

naam van het (deel)proces / (neven)activiteit	werktijden per proces (dagen)	productiecapaciteit in uren gemiddeld per week	productiecapaciteiten in uren gemiddeld per jaar
Zie akoestisch rapport en met name hoofdstuk 2 en de bijlagen 1 en 2			

Toelichting:

 In deze tabel moet er een verband worden gelegd tussen de procesactiviteiten en de werktijden/productiecapaciteit.

K80 LUCHT**K81 Ontstaan en afvoer van stof, gassen en dampen**

Locatie emissiepunt ¹	herkomst & samenstelling ²	totale emissie per jaar ³	emissie beperkende voorziening(en) ⁴ datum van installatie (productiejaar)
Zie aanvullende informatie en toelichting op het aanvraagformulier			
✓			

Toelichting:

☞ In deze tabel moeten alle relevante emissies naar de lucht die in de inrichting plaatsvinden opgesomd worden. Voorbeelden zijn oplosmiddeldampen die vrijkomen bij het verfspuiten, dampen van voedselbereiding of houtstof dat vrijkomt bij het schuren van hout. Leg verbanden tussen deze tabel en de procesbeschrijvingen (**K71**). Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.

- 1 Geef aan waar de stoffen vrijkomen. Bijvoorbeeld "schoorsteen" of "afzuiging spuitcabine". Emissiepunten behoeven alleen op de tekening aangegeven te worden als er afstandseisen aan gerelateerd zijn;
- 2 Omschrijf zo duidelijk mogelijk de samenstelling van de emissie, bijvoorbeeld "houtstof", of "styreen". Indien mogelijk de indeling volgens de Nederlandse Emissie Richtlijnen (NeR) Lucht volgen;
- 3 Geef een zo nauwkeurig mogelijke opgave van de hoeveelheid die van een bepaalde stof per jaar uitgestoten wordt in kg per jaar;
- 4 Indien emissiebeperkende voorzieningen voor het betreffende emissiepunt aanwezig zijn (b.v. stoffilter, naverbrander, actief koolfilter) deze vermelden. (Preventieve) procesgeïntegreerde maatregelen moeten, indien aanwezig, hier ook beschreven worden (indien aanwezig installatiegegevens toevoegen (folders enz.))

K90 OPSLAG EN GEBRUIK VAN STOFFEN EN PRODUCTEN

naam van de stof / product (handelsnaam)	ADR- Klasse indeling ¹	jaarverbruik ²	maximale voorraad ²	type opslag ³ (tekening nummer)	opslag- of verpakkingsgrootte ⁴	voorzieningen en/of bodembeschermende maatregelen die worden toegepast bij de opslag ⁵
gevaarlijke stoffen						
n.v.t.						
overige stoffen/producten						
n.v.t.						
✓						

Toelichting:

☞ In deze tabel moeten alle grondstoffen, aardolieproducten, gassen in drukhouders, bestrijdingsmiddelen, kunstmest, verven, oplosmiddelen en dergelijke die in de inrichting aanwezig zijn opgesomd worden. Bij de opsomming als eerste de gevaarlijke stoffen noemen en vervolgens de overige stoffen/producten. Het is verstandig om productveiligheidsbladen of productinformatie van de leverancier bij te voegen. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.

- 1 ADR = Franse afkorting voor « Acoörd européen au transport international des marchandises Dangereuses par Route ». Indien een stof of product behoort tot een ADR-klasse is dit aangegeven op het etiket, het productblad of de verpakking, bijvoorbeeld: brandbaar gas, brandbare vloeistof, bijtende stof, giftige stof etc. (zie <http://www.cdc.gov/niosh/ipcs/dutch.html>)
- 2 hoeveelheden van het product / de stof opgeven in kg, l, m³ of ton;
- 3 boven / ondergrondse tank, gasfles, vat, fles, drum, container en dergelijke, bij ondergrondse tanks KIWA tank- en installatiecertificaat bijvoegen;
- 4 de inhoud van de boven / ondergrondse tank, gasfles, vat, fles, drum, container en dergelijke in kg, l of m³ opgeven;
- 5 voorbeelden van voorzieningen: opvangbak, dampretoursysteem, kathodische bescherming en dergelijke.

100 WATER

K101 Waterverbruik

Totaal water verbruik*: _____ m³/jaar

Waterverbruik ten behoeve van processen _____ m³/jaar

Waterverbruik ten behoeve van koeling _____ m³/jaar

Waterverbruik ten behoeve van schoonmaken _____ m³/jaar

Waterverbruik voor sanitair en dergelijke _____ m³/jaar

Gebruik leidingwater: _____ m³/jaar

Gebruik grondwater: _____ m³/jaar

Gebruik oppervlaktewater: _____ m³/jaar

Binnen het emplacement en bij de daarbinnen plaatsvindende activiteiten wordt geen water ingenomen dan wel verbruikt. Evenmin wordt afvalwater geloosd op de gemeentelijke riolering dan wel op oppervlaktewater.

K102 Waterbesparing

Bij een totaal waterverbruik van meer dan 5.000 m³ per jaar kan bij de aanvraag een waterbesparingsonderzoek worden verlangd.

☞ Zie K 190

Toelichting:

☞ **Afhankelijk van de bedrijfssituatie betreft dit een volledig, haalbaarheids of beperkt onderzoek. In overleg met de milieu-inspecteur kan eventueel worden volstaan met het invullen en bijvoegen van de "Checklist waterbesparing".**

K103 Afvalwater

[illegible]

Toelichting:

*In deze tabel moeten alle **afvalwaterstromen** die in de inrichting ontstaan opgesomd worden. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Leg verbanden tussen de procesbeschrijvingen (**K71**) en deze tabel. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.*

- 1 leg een verband tussen de procesbeschrijvingen en deze tabel;
2 waaruit bestaat de afvalwaterstroom? denk hierbij aan slib, olie, plantaardige vetten, benzine, oprijvende stoffen (plantaardige
producten) etcetera;
3 hoeveelheid van de desbetreffende afvalwaterstroom opgeven in m³;
4 denk hierbij aan riool of oppervlaktewater of bodem;
5 denk hierbij aan een slibvangput, een olie/benzine afscheider, een septic-tank en dergelijk; indien aanwezig dient u een
capaciteitsberekening bij de aanvraag te voegen; zuiveringstechnische voorzieningen en lozingspunten (schrobben en dergelijke)
alsmede controleputten dienen op de tekeningen vermeld te worden.

K110 AFVAL**K111 Bedrijfsafvalstoffen (m.u.v. gevaarlijke afvalstoffen)**

omschrijving van de afvalstof / afvalstroom	plaats/proces waar de afvalstof / afvalstroom vrijkomt ¹	afvoer-frequentie ²	maximale aanwezig- wezig- hoe- veelheid ³	jaarhoeveel- heid ³	type opslag en voor- ziening(en) ⁴	huidige inzamelaar
Bedrijfsafval	Bij de groffe, inwendige reiniging van treinen	minimaal 1x per week	enkele rolcontainers (minimaal 4, maximaal 10 stuks)	De hoeveelheden hiervan zijn onbekend en kunnen sterk fluctueren (zowel qua aard, samenstelling als diversiteit).	Betreffende afvalstoffen ontstaan bij de inwendige reiniging van de treinstellen. Deze bestaan uit door reizigers achtergelaten kranten, tijdschriften, etenswaren, drankflesjes/-blikjes e.d. Deze afvalstroom is vergelijkbaar met die van trein-reizigers dat is gedeponeerd in de daarvoor bestemde afvalbakken op de perrons.	Erkend verwerker
✓						

Toelichting:

☞ In deze tabel moeten alle afvalstoffen (**behalve de gevaarlijke afvalstoffen**) die in de inrichting ontstaan en aanwezig zijn opgesomd worden. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Leg verbanden tussen de procesbeschrijvingen (**K71**) en deze tabel. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.

1 leg een verband tussen de procesbeschrijvingen en deze tabel;

2 geef aan hoe vaak per jaar de betreffende afvalstof / afvalstroom afgevoerd wordt;

3 hoeveelheden van de afvalstof opgeven in kg, l, m³ of ton;

4 boven / ondergrondse tank, vat, fles, drum, container en dergelijke / voorbeelden van voorzieningen: opvangbak, kathodische bescherming en dergelijke;

K112 Gevaarlijke afvalstoffen

omschrijving van de afvalstof / afvalstroom	plaats/proces waar de afvalstof / afvalstroom vrijkomt ¹	afvoer-frequentie ²	maximale aanwezig- wezig- hoe- veelheid ³	jaarhoeveel- heid ³	type opslag en voorziening(en) ⁴	huidige inzamelaar
n.v.t.						
✓						

Toelichting:

☞ In deze tabel moeten alle **gevaarlijke afvalstoffen** die in de inrichting ontstaan en aanwezig zijn opgesomd worden. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Leg verbanden tussen de procesbeschrijvingen (**K71**) en deze tabel. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.

1 leg een verband tussen de procesbeschrijvingen en deze tabel;

2 geef aan hoe vaak per jaar de betreffende afvalstof / afvalstroom afgevoerd wordt;

3 hoeveelheden van de afvalstof opgeven in kg, l, m³ of ton;

4 boven / ondergrondse tank, vat, fles, drum, container en dergelijke / voorbeelden van voorzieningen: opvangbak, kathodische bescherming en dergelijke.

K113 Afvalpreventie

Bij een totale hoeveelheid bedrijfsafvalstoffen van meer dan 25 ton per jaar of een totale hoeveelheid gevaarlijke afvalstoffen van meer dan 2,5 ton per jaar kan bij de aanvraag een afvalpreventieonderzoek worden verlangd.

☞ Zie K 190

Toelichting:

☞ *Afhankelijk van de bedrijfssituatie betreft dit een volledig, haalbaarheids of bron-oorzaakanalyse onderzoek. In overleg met de milieu-inspecteur kan eventueel worden volstaan met het invullen en bijvoegen van de "Checklist afvalpreventie".*

K130 ENERGIE

K131 Jaarverbruik per energiedrager

energiedrager	hoeveelheid	kosten per eenheid	totale kosten
Gas	m ³	€	€
Elektriciteit	kWh	€	€
stadsverwarming	MJ	€	€
Olie	liter	€	€
overig :		€	€

De gegevens hebben betrekking op het jaar _____

☞ *De gevraagde gegevens moeten afgeleid worden uit de meest recente energierekeningen over een volledig jaar en moeten representatief zijn. Zijn ze niet representatief dan aangeven waarom niet.*

K132 Energiebesparing

Meerjarenafspraak

Is het bedrijf toegetreden tot een meerjarenafspraak (MJA) met het Ministerie van Economische Zaken over verbetering van de energie-efficiency?

☐ Nee

☒ Ja (zie bijgevoegd BedrijfsEnergiePlan en advies NOVEM d.d. oktober 2000)

☞ Zie K 190

Energiebesparingsonderzoek

Bij een verbruik van meer dan 25.000 m³ gas/aardgas equivalent per jaar of meer dan 50.000 kWh elektriciteit per jaar kan bij de aanvraag een energiebesparingsonderzoek worden verlangd.

☞ Zie K 190

Toelichting:

☞ *Afhankelijk van de bedrijfssituatie betreft dit een volledig, haalbaarheids of beperkt (quick-scan) onderzoek. In overleg met de milieu-inspecteur kan eventueel worden volstaan het invullen en bijvoegen van de "Checklist energiebesparing".*

K140 INSTALLATIES**K141 Stookinstallaties / Verbrandingsmotoren**

omschrijving installatie ¹	soort brandstof ²	installatie jaar	vermogen (kW) ³
Zie aanvullende informatie en toelichting op het aanvraagformulier			

Toelichting:

- 1 bijvoorbeeld: centrale verwarmingsketel (HR of conventioneel), gasheater, stoomketel, heftruck;
2 bijvoorbeeld: huisbrandolie, aardgas, propaan; → Opmerking: bij mengvorm de hoofdbrandstof aangeven
3 bij stookinstallaties de bovenwaarde vermelden.

K150 MILIEUZORG

- K151** Beschikt het bedrijf over een bedrijfsintern milieuzorgsysteem ? ☐ Ja (zo ja, dan eventueel toevoegen bij de aanvraag) ☒ Nee

☞ Zie K 190

- K152** Beschikt het bedrijf over een bedrijfs-milieuplan (BMP)? ☐ Ja (zo ja, dan eventueel toevoegen bij de aanvraag) ☒ Nee

☞ Zie K 190

K153 Preventieve milieumaatregelen en/of plannen en/of voorzieningen

naam ¹	omschrijving ²	doel ³	planning/wanneer gerealiseerd ⁴
Zie akoestisch onderzoek			
✓			

Toelichting:

 In deze tabel moeten de verschillende preventieve milieumaatregelen/plannen/voorzieningen vermeld worden die binnen de inrichting genomen zijn. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.

1 Naam van de maatregel;

2 Omschrijving van de maatregel. Hierbij kan gedacht worden aan zaken als wijziging van grondstoffen, aanpassing van het productieproces, aanpassing van het product of intern/extern hergebruik. Tevens kan aangegeven worden waarop de maatregel van toepassing is en of het een technische of een organisatorische maatregel betreft;

3 Geef hierbij het doel en de omvang van de mogelijke besparing die te behalen is dan wel is behaald.

4 Termijn waarop de maatregel in werking zal treden (hoeft alleen bij nog niet in werking zijnde maatregelen ingevuld te worden);

K160 VERVOERSMANAGEMENT

K161 Aantallen

Aantal werknemers in dienst : _____

Aantal bezoekers gemiddeld per dag : _____

Hoeveelheid transportkilometers per jaar (eigen wagenpark) : _____

K162 Vervoersplan

Bij meer dan 100 werknemers, 500 bezoekers per dag of 2.000.000 transportkilometers per jaar kan bij de aanvraag een vervoersplan worden verlangd.

☞ Zie K 190

K170 GELUID

U kunt aan het bevoegd gezag vragen of u een akoestisch rapport moet overleggen). Indien er **géén** akoestisch rapport nodig is dan kan er volstaan worden met het invullen van de onderstaande tabel.

☞ Zie K 190

Omschrijving geluidbron ¹	plaats van de geluidbron binnen de inrichting ²	voorzieningen tegen geluidoverlast voor deze bron ³

Toelichting

☞ In deze tabel dient u de belangrijkste geluidsbronnen aan te geven, en eventuele voorzieningen tegen geluidoverlast te beschrijven.

1 bijvoorbeeld: compressor, ventilator, pomp etc...

2 hier kan volstaan worden met het vermelden van het nummer waaronder de bron op de tekening aangegeven is;

3 als er bepaalde voorzieningen getroffen zijn om het geluidniveau van een apparaat terug te dringen moet dit hier vermeld worden.

K171 Interne verkeersbewegingen (binnen de inrichting)

☐ Geen

☐ Ja, zoals: ☐ heftruck(s) met brandstof ☐ lpg ☐ diesel ☐ accu
☐ palletwagen(s) met brandstof ☐ lpg ☐ diesel ☐ accu

■ zie akoestisch rapport

K172 Externe verkeersbewegingen (buiten de inrichting)

Hoeveel verkeersbewegingen zijn er gemiddeld op een dag/week?

Personenautos:

☐ tussen 07.00 - 19.00 uur _____ per dag/week* Doorhalen n.v.t.

☐ tussen 19.00 - 23.00 uur _____ per dag/week*

☐ tussen 23.00 - 07.00 uur _____ per dag/week*

Vrachtwagens/ Autobussen/ Touringcars:

- ☐ tussen 07.00 - 19.00 uur _____ per dag/week* Doorhalen n.v.t.
- ☐ tussen 19.00 - 23.00 uur _____ per dag/week*
- ☐ tussen 23.00 - 07.00 uur _____ per dag/week*

Toelichting

☞ Met één verkeersbeweging wordt bedoeld komen of gaan (LET OP: parkeren resulteert dus in minimaal 2 verkeersbewegingen).

K180 OVERIGE GEGEVENS

K181 Toekomstige ontwikkelingen

- ☒ Er zijn binnen afzienbare tijd redelijkerwijs **geén** veranderingen binnen het bedrijf en/of veranderingen van de werking van het bedrijf te verwachten.
- ☐ Er zijn binnen afzienbare tijd de volgende veranderingen in het bedrijf en/of veranderingen van de werking van het bedrijf te verwachten:

☞ Indien er zaken zijn die niet in de aanvraag vermeld zijn, maar waarvan reeds duidelijk is dat deze op een later tijdstip gerealiseerd gaan worden, dienen deze hierboven vermeld te worden.

K182 Ongewone voorvallen

omschrijving ¹	milieubelasting ²	maatregelen ³
Zie aanvullende informatie en toelichting op het aanvraagformulier		

Toelichting:

In deze tabel moeten de ongewone voorvallen binnen de inrichting, die buiten de inrichting gevaar kunnen opleveren opgesomd worden. Indien u niet voldoende ruimte heeft moet u verder gaan op een aparte bijlage. Zie de algemene toelichting voor voorbeelden.

- Een korte omschrijving van het ongewone voorval dat zich kan voordoen (bijvoorbeeld: breken van de olietransportleiding, brand in de opslagruimte waar bestrijdingsmiddelen staan opgeslagen, storing in ammoniak installatie enzovoorts);
- Opgave van de mogelijke milieubelasting die zich als gevolg van het ongewone voorval kan voordoen, waarbij de aard en de omvang van de te onderscheiden vormen van milieubelasting wordt aangegeven, bijvoorbeeld uitgesplitst in milieucompartimenten (bijvoorbeeld: bodemverontreiniging met maximaal 5000 liter dieselolie, luchtverontreiniging, enzovoorts);
- De te treffen maatregelen omschrijven:
 - ter voorkoming van ongewone voorvallen (bijvoorbeeld: gesloten systemen, bliksemafleiding, preventief onderhoud, werkinstructies, enz.)
 - ter bestrijding van ongewone voorvallen (bijvoorbeeld: rookluiken, overstortstelsysteem, bedrijfsnoodplan, enz.)
 - ter voorkoming of beperking van de gevolgen van ongewone voorvallen (bijvoorbeeld: productopvang, gebruiksvorschriften neutralisatie- en/of absorptiemiddelen, enz.)

BIJLAGEN

K190	Tekeningen:	nummer	omschrijving	datum ¹
	plattegrondtekening(en)	_____	situatietekening van het emplacement	_____
		_____	_____	_____
	overzichtstekening(en)	_____	_____	_____
		_____	_____	_____

☞ Bij de aanvraag dienen minimaal een bouwkundige plattegrondtekening en een overzichtstekening van de inrichting gevoegd te worden.

1 Hier de laatste wijzigingsdatum vermelden.

Uit deze tekeningen moet de indeling en uitvoering van de inrichting duidelijk blijken. Tevens moet de ligging van de inrichting ten opzichte van de omgeving duidelijk aangegeven worden.

De bouwkundige plattegrondtekening is ook de plaats om bepaalde aspecten van de aanvraag te verduidelijken. De tekening dient in ieder geval een overzicht te bevatten van de geïnstalleerde machines en werktuigen en de plaatsen binnen het bedrijf waar stoffen en goederen opgeslagen worden alsmede de plaats van de emissiepunten. Tevens dienen de riolering en de eventuele zuiveringstechnische voorzieningen ingetekend te worden.

De gemeente kan nadere eisen stellen voor wat betreft de uitvoering van en de informatie op de tekening. Zie de toelichting voor nadere gegevens voor wat betreft de tekeningen.

Bij de aanvraag behoren verder de volgende bijlagen:

Bij de aanvraag is altijd een niet-technische samenvatting van de gegevens gevoegd.

	kenmerk rapport	datum rapport
☐ bodemonderzoek	_____	_____
☐ akoestisch onderzoek	_____	_____
☐ bedrijfsinternmilieuzorg systeem	_____	_____
☐ bedrijfsmilieuplan	_____	_____
☐ vervoersplan	_____	_____
☐ luchtonderzoek (besluit luchtkwaliteit 2005)	_____	_____
☐ waterbesparingsonderzoek	_____	_____
☐ afvalpreventieonderzoek	_____	_____
■ toetredingsbrief MJA (energie)	RAP 00023 en BEP advies prj. nr. A300	
☐ energiebesparingonderzoek	_____	_____
☐ uittreksel Kamer van Koophandel	Ingeschreven ja / nee	nr. _____

K200 Ondertekening

Plaats : Rotterdam

Datum : oktober 2006

Naam : _____ (regiodirecteur Inframangement)

Handtekening : _____

**Aanvullende informatie en toelichting
op de aanvraag om revisievergunning
Wet milieubeheer inzake emplacement
Leidschendam**

Van Inframanagement, afdeling Veiligheid, Milieu en Juridisch Beheer

Kenmerk
Versie 02
Datum Maart 2007
Bestand aanv-info Wm-aanvraag(Leidschendam)

Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Aard en indeling van de inrichting	3
2	Beschrijving bedrijfsactiviteiten	4
2.1	Treinbewegingen en opstellingen	4
2.1.1	Rangeerbewegingen	4
2.1.2	Bewegingen op doorgaande sporen	5
2.1.3	Remmen	5
2.2	Wisselonderhoud en –verwarming	5
2.2.1	Wisselonderhoud	5
2.2.2	Wisselverwarming	6
2.3	Onderhoudswerkzaamheden	6
2.4	Bedienen van seinen en wissels	8
2.5	Onderstation	8
2.6	Gebruik van bestrijdingsmiddelen	9
3	Milieu-aspecten	10
3.1	Lucht (punt K80 op het aanvraagformulier)	10
3.2	Geluid (punt K180 op het aanvraagformulier)	10
3.3	Het emplacement Leidschendam	11
3.4	Mogelijkheden tot geluidsvermindering	14
3.5	Conclusie	15
4	Energieverbruik	17
5	Bodembeheer	18
6	Lichthinder	19

1 Aard en indeling van de inrichting

Allereerst wordt nogmaals opgemerkt dat deze aanvraag enkel betrekking heeft op het op tekening middels stippellijn aangegeven terrein (heavyrail emplacement). Dit terreindeel wordt gebruikt door het regulier spoorwegmaterieel dat gebruik maakt en rijdt op het openbaar spoorwegnetwerk. Betreffend materieel worden ook wel 'heavyrail' voertuigen genoemd. Daar waar in deze aanvraag wordt gesproken over het emplacement, wordt dit terrein bedoeld.

Uit de toelichting van het 'Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer' blijkt dat een spoorwegemplacement 'een terrein is met daarop aanwezig een verzameling van in elkaars onmiddellijke nabijheid gelegen sporen, die niet bestemd zijn voor doorgaand spoorverkeer, en dat bestemd en ingericht is om treinen te doen stoppen, beginnen of eindigen, en om handelingen met spoorwagens te verrichten, waarmee de samenstelling van treinen of treinonderdelen wordt gewijzigd. Een emplacement bestaat uit een aantal naast elkaar liggende sporen die door spoorwissels onderling zijn verbonden. Doorgaande sporen vormen geen onderdeel van deze inrichtingen. De zogenaamde wachtsporen die deel uitmaken van de doorgaande spoorweg, vallen - op grond van de gegeven omschrijving - als zodanig niet onder het begrip emplacement. Het samenstellen van treinen geschiedt in principe slechts op locaties die als emplacement zijn ingericht.'

Indien er op sporen, die zich binnen de inrichtingsgrens bevinden en als zodanig onderdeel vormen van de inrichting, niet-inrichtingsgebonden activiteiten of processen plaatsvinden, dienen de hieraan verbonden emissies niet toegerekend/toebedeeld te worden tot het emplacement/de inrichting.

Categorie-indeling van de inrichting

De inrichting betreft een spoorwegemplacement behorend tot categorie 14, lid 1, onderdeel a van het 'Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer' van de Wet milieubeheer:

Categorie 14

- 14.1 a. Spoorwegemplacementen;
 - b. *inrichtingen voor het onderhouden, repareren, behandelen van de oppervlakte, keuren, reinigen, verhandelen, verhuren of proefdraaien van locomotieven, spoorwagens of onderdelen daarvan.*
- 14.2 *Gedeputeerde Staten zijn het bevoegd gezag ten aanzien van inrichtingen, behorende tot deze categorie, voor zover de inrichtingen zijn bestemd voor het samenstellen van treinen of treindelen door middel van het stoten of heuvelen van goederenwagens.*

Bron: Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Stb. 1993, 50 en wijziging Stb. 2000, 330)

Bevoegd gezag

Op het (heavyrail) emplacement Leidschendam wordt niet gestoten of geheuveld. Een rangeerheuvel is ook niet aanwezig.

Dit betekent dat een milieubeheervergunning wordt aangevraagd voor een inrichting waarvoor burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag het bevoegd gezag zijn.

Als gevolg van een wijziging van de gemeentegrenzen is deze inrichting enkele jaren geleden binnen de gemeente Den Haag komen te liggen. De voormalige gemeente Leidschendam (thans genaamd: Leidschendam-Voorburg) is door deze grenscorrecties niet meer het bevoegd gezag.

2 Beschrijving bedrijfsactiviteiten

Binnen de inrichtingsgrenzen van het emplacement, waarvoor onderhavige aanvraag wordt ingediend, vinden diverse processen/bedrijfsactiviteiten plaats die hieronder kort zijn opgesomd en welke in de navolgende paragrafen verder zijn uitgewerkt:

- treinbewegingen en opstellingen;
- wisselonderhoud en –verwarming;
- onderhoudswerkzaamheden;
- bedienen van seinen en wissels;
- onderstation.

2.1 Treinbewegingen en opstellingen

De sporen en de wissels op het emplacement zijn genummerd. De nummering is terug te vinden in het akoestisch rapport en op de situatietekening. Treinbewegingen op het emplacement zijn onder meer te verdelen in rangeerbewegingen en bewegingen op ‘doorgaande sporen’.

2.1.1 Rangeerbewegingen

Vanaf het doorgaande spoor kunnen treinen het emplacement oprijden. Deze activiteit valt binnen de dienstregeling en mag niet gerekend worden tot de inrichting. Ook vertrekkende treinen of treinen in afwachting van vertrek naar of afkomstig van een buiten de inrichting gelegen bestemming dienen als doorgaande treinen te worden aangemerkt¹.

Op het moment dat een trein op het emplacement is gearriveerd en handelingen ermee worden verricht, gaat deze uit de dienstregeling. Alle handelingen die hierna met de trein worden uitgevoerd, zoals bv. het omlopen van locomotieven, het (tijdelijk) opstellen en samenstellen/veranderen van treinen, worden tot het inrichtingsgebonden rangeerproces gerekend tot het moment dat het vertrekproces aanvangt. Bij het rangeren rijden de treinen in principe op eigen kracht. Incidenteel worden defecte treinen gerangeerd met behulp van een diesel aangedreven locomotief. Deze treinen worden in dat geval ter onderhoud/repairatie aangeboden aan het naast het emplacement gelegen onderhoudsbedrijf van NedTrain.

Treinen opgenomen in een dienstregeling in afwachting van vertrek naar of net afkomstig van een buiten de inrichting gelegen bestemming dan wel hiernaar op weg dienen als doorgaande treinen te worden aangemerkt en vallen niet onder het toetsingskader van de Wet milieubeheer.

Nadat een trein op het emplacement is gearriveerd, kunnen hierna activiteiten, die onder het toetsingskader/regime ingevolge de Wet milieubeheer vallen, worden uitgevoerd tot het moment dat het vertrekproces aanvangt. Binnen het emplacement Leidschendam kan hierbij onder meer gedacht worden aan het tijdelijk parkeren cq. in overstand opstellen van wagons of het samenstellen van treinen. Nadat deze inrichtingsgebonden handelingen zijn beëindigd, vertrekt een trein. Het vertrekproces is, zoals hiervoor al gezegd, geen inrichtingsgebonden handeling (ook al vindt deze activiteit plaats binnen de begrenzing van de inrichting).

Om een hanteerbare scheidslijn tussen het inrichtingsverkeer en het doorgaande verkeer te verkrijgen, heeft het ministerie van VROM in 1990 een ‘passieve richtlijn’² uitgegeven.

¹ In een uitspraak van 28 januari 2004 m.b.t. emplacement Sas van Gent (no. 200300939) is dit standpunt nogmaals bevestigd.

² Passieve richtlijn van het ministerie van VROM van 12 juni 1990 betreffende ‘Toepassing Besluit geluidhinder spoorwegen, Hinderwet en Wet geluidhindervergunningen’.

De strekking van deze richtlijn is bevestigd door de Raad van State³. Deze stelt dat: *‘De Afdeling is van oordeel dat de geluidsbelasting, als gevolg van doorgaande treinen en treinen die van en naar de rangeerlocatie rijden, dient te worden beoordeeld aan de hand van het Besluit geluidhinder spoorwegen terwijl de geluidbelasting van splits- en combineeractiviteiten van treindelen als industrielawaai dient te worden aangemerkt’.*

2.1.2 Bewegingen op doorgaande sporen

Bij de beoordeling van emissies afkomstig van een emplacement, mogen de emissies van activiteiten op doorgaande sporen niet tot de emissies van de inrichting gerekend worden. Wanneer een doorgaand spoor als zodanig in gebruik is, behoren de emissies in het kader van de Wet milieubeheer dus niet toegerekend te worden tot de inrichting. Doorgaande spoorwegen vormen in die gevallen geen onderdeel van het emplacement⁴.

In de regel zijn de binnen dit emplacement gelegen sporen niet te bestempelen als doorgaand spoor.

2.1.3 Remmen

Elke trein beschikt over een remsysteem dat vanuit de cabine wordt bediend door de machinist. Bij het remmen worden remblokken tegen de wielen van de trein gedrukt. De remblokken zijn van gietijzer of een ander asbestvrij wrijvingsmateriaal en de wielen zijn van staal.

Door de wrijving tijdens het remmen komt ijzerpoeder vrij dat op de spoorbaan belandt en dat na oxidatie een roestbruine kleur geeft. De emissie naar de lucht is bij het remmen te verwaarlozen en heeft geen nadelige gevolgen voor het milieu.

2.2 Wisselonderhoud en –verwarming

2.2.1 Wisselonderhoud

Voor een veilig functioneren van wissels en daarmee de veiligheid van het spoorwegnet is wisselonderhoud noodzakelijk. Tot dit onderhoud behoort het smeren van de wissels.

Op het emplacement Leidschendam worden, net zoals dit gebeurt op emplacementen elders in Nederland, bewegende delen van wissels regelmatig gesmeerd. Opslag van wisselsmeermiddel vindt niet op het emplacement/binnen de inrichting plaats. Betreffende werkzaamheden worden uitbesteed aan één of meerdere (proces)aannemers. Zij hebben deze middelen in opslag.

Vanuit de doelstelling om bodemverontreiniging te voorkomen, is onderzoek gedaan naar:

- de minst milieubelastende smeermiddelen
- de noodzaak van het smeren van de wissels.

Milieubelasting smeermiddelen

Vroeger werden wissels gesmeerd met minerale olie. Thans is een meer milieuvriendelijk middel (zoals Vestol Plantogel 2204 FS) of een product met gelijke specificatie in gebruik. Voor toe te passen smeermiddelen zijn leveringsvoorwaarden ontwikkeld welke staan beschreven in de ‘NS Specificatie Wisselsmeermiddel’ (specificatienummer NSTO 41543). Wanneer naast thans beschikbare middelen andere middelen beschikbaar komen die aan deze specificatie voldoen, kunnen zij ook toegepast worden.

³ Uitspraak van 28 april 1998 inzake het tracébesluit van de Betuweroute (pagina 257). Bij uitspraak van 29 januari 1999 (E03.95.1750) inzake het emplacement Kijfhoek is dit standpunt bevestigd.

⁴ Uitspraak van 20 augustus 1996 (E03.95.1797) en uitspraak van 27 februari 1998 (E03.97.0643).

Noodzaak smering

Noodzakelijk te smeren metalen delen van de wissels worden steeds meer vervangen door smeringsvrije kunststoffen onderdelen (zogenaamde 'switch-glides'). Alleen in geval van handbediende wissels vindt een dergelijke vervanging niet plaats en blijft smering in het belang van de veiligheid en het voorkomen van storingen noodzakelijk. Betreffende wissels worden in het kader van een landelijk vervangingsprogramma vanwege arbo-technische redenen steeds meer vervangen door automatische systemen. Deze bestaan uit een electrohydraulische omzetstoel met wisselstandindicatie. Hiertoe zijn mechanische wisselstellers aanwezig die met een drukknop worden bediend. In de wisselomstellers is hydraulische olie aanwezig. De omsteller is geplaatst in een vloeistofdichte bak die alle aanwezige olie kan opvangen. Geschetst vervangingsprogramma is ook in Leidschendam doorgevoerd.

2.2.2 Wisselverwarming

Gedurende de winterperiode worden wissels zonodig verwarmd om vastvriezen van bewegende delen te voorkomen. De hierbij toegepaste gasinstallaties worden regelmatig onderhouden en gekeurd door een onderneming die beschikt over een waarborgcertificaat van KEMA/KIWA/GASTEC voor het uitvoeren van controle- en keuringswerkzaamheden aan o.a. gasinstallaties.

Op het emplacement zijn diverse verwarmingsinstallaties geplaatst. Deze installaties betreffen aardgas gestookte centrale buis installaties. Het thermisch vermogen per installatie bedraagt 32 kW. In de verwarmingsketels wordt het medium 'monoplus' opgewarmd. De wissels worden verwarmd met behulp van een warmtewisselaar.

Niet alle wissels binnen het emplacement zijn op dit systeem aangesloten. De wissels richting/nabij de opstelsporen (vanaf km 17.9 richting het onderhoudsbedrijf) zijn hiervan een voorbeeld. Deze wissels worden, indien nodig, met behulp van een mobiele handbediende gasbrander verwarmd totdat zij weer te bedienen zijn. Deze activiteiten worden uitgevoerd door de (proces)aannemer(s). Opslag van gascilinders vindt niet binnen de inrichting plaats.

De op het ondergrondse gasleidingsysteem aangesloten wissels worden, afhankelijk van temperatuur en luchtvochtigheid, gemiddeld zo'n 500 uur per jaar verwarmd. Wissels voorzien van een dergelijk verwarmingssysteem die zich bevinden in de doorgaande sporen, vallen overigens buiten de aanvraag voor deze milieuvergunning.

Bij de gasmeteropstelling is een noodafsluiter geplaatst. Deze afsluiter zorgt ervoor dat de gastoevoer onmiddellijk wordt afgesloten wanneer de druk in de gasleiding naar de afzonderlijke installaties plotseling daalt (bijvoorbeeld door leidingbreuk). Vanaf de centrale gasmeter/noodafsluiter voert een aaneengesloten leiding het gas naar de afzonderlijke wisselverwarmingen op het emplacement.

2.3 Onderhoudswerkzaamheden

In het belang van de veiligheid en continuïteit van het spoorvervoer/emplacement vinden regelmatig inspecties en onderhoudswerkzaamheden plaats. Het betreft inspectie en onderhoud aan materieel (treinen) en aan de sporen met toebehoren.

Onderhoud aan materieel

Incidenteel kunnen op het emplacement kleine noodreparaties plaatsvinden aan wagons of locomotieven, zoals bijvoorbeeld het vernieuwen van een remblok of het vervangen van een slang.

Bij de opstelsporen binnen het emplacement vindt eveneens een technische controle aan het treinmaterieel plaats. Voor het vertrek worden de treinen dan gecontroleerd en klaar gemaakt voor de dienst. Dit kan onder andere inhouden het uitvoeren van een remproef. Tevens kunnen ter plaatse beperkte of eenvoudige reparaties worden uitgevoerd, zoals het repareren van deurvergrendelingen, het vervangen van verlichting/lampen en banken. Grootschalige onderhouds- en revisiewerkzaamheden vinden niet op het emplacement, waarvoor onderhavige vergunning wordt gevraagd, plaats.

Op het emplacement worden voorts opgestelde treinen “grof” gereinigd. Dit houdt in dat afvalbakken worden geleegd en losliggend afval uit de treinen wordt verwijderd. Het bij het reinigen vrijkomend afval wordt opgeslagen in rolcontainers met een inhoud van circa 200 liter. Betreffende containers worden periodiek, doch ten minste éénmaal per week, geledigd door een erkend verwerker.

Het uitwendig reinigen en overige inwendige reinigingsprocessen/-activiteiten vinden niet plaats binnen het emplacement. Deze activiteiten worden namelijk momenteel verricht door NedTrain en geschieden binnen de inrichtingsgrenzen van het onderhoudsbedrijf.

Onderhoud en vervanging railinfravoorzieningen

Vanwege het intensieve gebruik kennen doorgaande sporen de hoogste onderhoudsfrequentie. Doorgaande sporen behoren evenwel als zodanig niet tot de inrichting. De onderhoudswerkzaamheden aan de sporen, die behoren tot de inrichting, vinden verspreid over het gehele emplacement plaats waarbij er doorgaans sprake is van een korte verblijftijd. Het onderhoud valt op te splitsen in:

- kleinschalig onderhoud;
- grootschalig onderhoud;
- vervanging.

Kleinschalig onderhoud

Dit onderhoud op het emplacement vindt voornamelijk in de dagperiode plaats. Het betreft hier onderhoud met handgereedschap en klein mechanisch handgereedschap, zoals bijvoorbeeld het aandraaien van bevestigingsmoeren en het slijpen van spoorstaven.

Grootschalig onderhoud

Het betreft hier de correctie van de ligging van sporen en wissels en de vervanging van onderdelen van infra-componenten. Gezien de onderhoudsfrequentie en de spreiding van de activiteiten over de gehele inrichting is hier sprake van incidentele werkzaamheden die circa eens in de 15 jaar plaatsvinden. De uitvoering is overwegend overdag.

Vervanging

Het betreft hier spoorvernieuwing, ballastbedvernieuwing, vervanging van de bovenleiding enz. Deze activiteiten vinden doorgaans overdag plaats. Door de lange levensduur van infra-componenten (15-50 jaar) vindt vervanging zeer incidenteel plaats.

2.4 Bedienen van seinen en wissels

De bediening van de wissels van de doorgaande sporen (die dus buiten de inrichting vallen) wordt geregeld van buiten de inrichting door een treindienstleider. Deze post bevindt zich in Den Haag alwaar dit voor dit beheersgebied in Zuid-Holland geschiedt. Bewakingssystemen, monitoren en computers ondersteunen hierbij de treindienstleider. Ook wordt vanuit die lokatie de treinenloop in deze regio georganiseerd. Daarnaast worden ook de rangeeractiviteiten op het emplacement aangestuurd vanuit Den Haag. Zowel processen op gecontroleerde als ongecontroleerde sporen worden hierbij gecoördineerd. Een deel van het emplacement valt namelijk niet onder het beveiligingssysteem dat wordt toegepast bij het doorgaande spoorwegnet. Zonder toestemming van de treindienstleider is het echter niet mogelijk om vanaf de opstelsporen rechtstreeks op de doorgaande sporen te rijden (en vice versa). Deze beveiliging is gegarandeerd middels beveiligde wissels, welke alleen door de treindienstleider door middel van het instellen van rijwegen kunnen worden bediend.

Door het bedienen van seinen en wissels kan de treindienstleider treinen laten binnenkomen en vertrekken van door hem te bepalen sporen. Evenzo kan hij treinen laten stoppen of laten vertrekken/passeren door het bedienen van seinen.

De apparatuur is 'fail-safe' hetgeen inhoudt dat de apparatuur is beveiligd tegen een instelling die conflicterende bewegingen veroorzaakt. Bij storing wijzigen de seinen in stand stop (rood licht).

Voor de automatische bediening van de wissels en seinen is ter hoogte van km 17.5 een relaishuis (op tekening aangeduid met Th) aanwezig. Naast diverse schakelkasten worden in dit gebouw ten behoeve van de noodstroomvoorziening accu's geladen. Vanwege het onderhouds- en milieu-aspect zijn alle accu's inmiddels vervangen door droge cellen.

Op een deel van het emplacement worden de wissels met de hand bediend. Het overgrote deel van deze wissels hebben echter een electrohydraulische omzetstoel met wisselstand-indicatie.

2.5 Onderstation

Binnen dit gebouw zijn een aantal voorzieningen en transformatoren aanwezig voor het omzetten van aangeleverde electriciteit in de gewenste spanningen voor treinen en andere spoorwegonderdelen die stroom behoeven. De functie van het onderstation is de beschikbaar aangeleverde electriciteit (10.000 V) omvormen (transformeren) naar de gewenste spanningen.

De energie wordt bij het plaatselijk energiebedrijf opgehaald met eigen kabels van ProRail. De 10 kV-kabels worden aangesloten op een verdeelinrichting. Vanuit deze verdeelinrichting wordt de wisselspanning getransformeerd en gelijkgericht ten behoeve van de tractie-energie (stroomvoorziening ten behoeve van de treinbewegingen). Daarnaast vindt transformatie plaats naar een 220/380 V niveau ten behoeve van de lokale voeding in het gebouw en ten behoeve van de energievoorziening voor een deel van de beveiligingsinstallaties voor de treinenloop.

Voorts is een omvormer aanwezig die de 380 V/50 Hz transformeert naar de 380 V/75 Hz. Daarna vindt transformatie plaats naar 3000 V. Deze voeding voorziet de beveiligingsinstallaties langs de baan (seinen, overwegen, automatische treinbeïnvloeding) van energie. Daar waar deze seinwezeninstallaties voeding nodig hebben, wordt de 3000 V buiten de inrichting, op locatie, getransformeerd naar 110 V.

2.6 Gebruik van bestrijdingsmiddelen

Vernieuwing van ballastbedden in combinatie met het aanbrengen van filterdoek in dit bed werkt sterk beperkend op de groei van ongewenste vegetatie. De gehanteerde technieken kenmerken zich door een minimaal bestrijdingsmiddelengebruik en hoge behandelings-snelheid.

Preventief spuiten is afgeschaft. De veiligheid van het emplacement, zoals het functioneren van wissels en het voorkomen van brandverspreiding, maakt curatief gebruik van bestrijdingsmiddelen naast het handmatig verwijderen van planten noodzakelijk. Het toepassingsgebied betreft het ballastbed, schouwpaden en eventueel ter plekke van objecten langs de baan.

Het spuiten geschiedt door ingehuurd, gediplomeerd personeel. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van wettelijk toegestane bestrijdingsmiddelen waarbij het te gebruiken middel mede wordt bepaald door de aard van de te verwijderen plantengroei, de weersomstandigheden, periode van het jaar en de aanwezigheid van bijzondere gebieden. ProRail stelt jaarlijks, samen met de Plantenziektekundige Dienst Wageningen, het toegestane middelenpakket samen voor de groenaannemers. Opslag van bestrijdingsmiddelen vindt buiten de inrichting plaats.

3 Milieu-aspecten

3.1 Lucht (punt K80 op het aanvraagformulier)

Binnen de inrichting ontstaan de voornaamste luchtemissies in verband met het aanwezige treinmaterieel. Het emplacement is met name bedoeld en ingericht voor electrisch materieel. Reden waarom het emplacement ook is voorzien van electrische bovenleidingen. Processen met diesel aangedreven materieel en locs zijn ondergeschikt in relatie tot de totale bedrijfsactiviteiten binnen het emplacement. In de jaren '90 heeft overigens een vervanging van een groot deel van het dieselmaterieel plaatsgevonden. Hierdoor zijn modernere motoren geïntroduceerd waardoor de rook- en roetmissie sterk gereduceerd is.

Stof, wat vrijkomt door het remmen of slijtage van treinen en spoor, is voornamelijk ijzer- en koperhoudende stof. Deze deeltjes zijn relatief groot en verspreiden zich hierdoor over korte afstand. Doordat op korte afstand van de bron depositie optreedt, hebben deze deeltjes geen meetbare invloed op de algemene luchtkwaliteit buiten de inrichting.

Daar waar het emplacement vrij van vegetatie moet worden gehouden (bijvoorbeeld looppaden), wordt indien nodig met een bestrijdingsmiddel gespoten. Het spuiten vindt curatief plaats met een handspuit en de sproeimond bevindt zich zeer dicht boven de grond. Bovendien is de sproeimond van een kap voorzien. De emissie van bestrijdingsmiddel naar de open lucht is dermate gering dat verwaaiing te verwaarlozen is.

3.2 Geluid (punt K180 op het aanvraagformulier)

Niet al het geluid dat binnen de fysieke begrenzing van een emplacement ontstaat, valt binnen het beoordelingskader van de Wet milieubeheer. Het geluid van doorgaande treinen hoort hier niet toe.

Dit aanvraagdocument is toegespitst op het geluid dat in het kader van deze vergunning-procedure ingevolge de Wet milieubeheer dient te worden beoordeeld en waarvoor verzocht wordt om vergunning. Om uitsluitend het geluid aan te vragen dat binnen de reikwijdte van de Wet milieubeheer valt, is aangesloten bij de 'passieve richtlijn'⁵ van het ministerie van VROM. De strekking van deze richtlijn is bevestigd door de Raad van State. Deze stelt dat: *'De Afdeling is van oordeel dat de geluidbelasting als gevolg van doorgaande treinen en treinen die van en naar de rangeerlocatie rijden, dient te worden beoordeeld aan de hand van het Besluit geluidhinder spoorwegen, terwijl de geluidbelasting van splits- en combineeractiviteiten van treindelen als industrielawaai dient te worden aangemerkt'*. De Raad van State heeft in diverse uitspraken aangegeven welk treinverkeer op een spoorwegemplacement tot de vergunningplichtige activiteiten dient te worden gerekend.

Treinen, welke het emplacement vanaf een spoorlijn betreden, vallen onder doorgaand treinverkeer en behoren niet toegerekend te worden aan de inrichting. Vertrekkende treinen of treinen in afwachting van vertrek naar of net afkomstig van een buiten de inrichting gelegen bestemming dienen eveneens als doorgaande treinen te worden aangemerkt. Het geluid van dergelijk doorgaand treinverkeer valt niet onder de het bereik/kader van de Wet milieubeheer. Het 'Besluit geluidhinder spoorwegen' (Bgs) van de Wet geluidhinder geeft hiervoor een normeringskader.

⁵ Passieve richtlijn van het ministerie van VROM van 12 juni 1990 betreffende 'Toepassing Besluit geluidhinder spoorwegen, Hinderwet en Wet geluidhindervergunningen'.

Het geluid van dit treinverkeer is ook in en rondom Leidschendam bepalend voor het akoestisch klimaat. In Leidschendam heeft daarnaast het wegverkeerslawaai afkomstig van de snelweg A-4 een behoorlijke impact op het akoestisch klimaat.

Ten aanzien van de normering van emplacementen wordt verwezen naar de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door spoorwegemplacements' van de minister van VROM van 13 januari 1998. In betreffende circulaire wordt aandacht gevraagd voor alle onderzoeken en initiatieven om tot vermindering van de geluidemissie te komen. Voorts is eind 2003 een circulaire uitgebracht waarin een nieuwe beoordelingswijze van piekgeluiden is beschreven. In deze zogenaamde piekencirculaire wordt geadviseerd over de vergunningverlening aan spoorwegemplacements ingevolge de Wet milieubeheer met betrekking tot activiteiten die piekgeluiden veroorzaken.

In dat kader zijn geluidsgebeurtenissen op een emplacement met een stijgsnelheid groter dan 15 dB/s van belang. Deze nieuwe beoordelingswijze is specifiek erop gericht om op effectieve wijze bescherming te bieden tegen het optreden van schrikreacties en/of slaapverstoring veroorzaakt door maximale geluidsniveaus vanwege spoorwegemplacements. Voor bescherming tegen schrikreacties wordt met name de stijgsnelheid in aanmerking genomen. Anders gezegd, dit effect is sterk gerelateerd aan de snelheid waarmee geluid in sterkte toeneemt en wordt minder bepaald door het niveau dat uiteindelijk wordt bereikt. Betreffende pieken worden veroorzaakt door een onverwachte, snelle toename van het geluidsniveau oftewel de snelheid waarmee geluid in sterkte toeneemt en worden minder bepaald door het niveau dat uiteindelijk wordt bereikt. Om bescherming te bieden tegen slaapverstoringen kan een eis aan L_{night} worden gesteld. Deze is op 25 dB(A) bepaald omdat die waarde aansluit met de algemeen aanvaarde grens om gedurende de nachtperiode een dergelijke waarde in de slaapkamer niet te overschrijden. De karakteristieke geluidswering van de gevel bedraagt bij toepassing van enkele beglazing en ongedempte ventilatievoorzieningen doorgaans standaard minimaal 20 dB. Bij de beoordeling van de geluidssituatie rond emplacementen dienen pieken, die een schrikreactie en slaapverstoring teweeg brengen, zwaarder te worden meegewogen.

3.3 Het emplacement Leidschendam

Om een goed beeld te krijgen van de akoestische situatie op en rond het (heavyrail) emplacement van ProRail te Leidschendam zijn met een akoestisch model berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd voor een 'representatieve bedrijfssituatie'. De rapportage van het onderzoek is als separate bijlage toegevoegd aan deze aanvraag maar vormt geen onderdeel van deze aanvraag. Het onderzoek vormt een onderbouwing voor de in deze aanvraag noodzakelijk geachte geluidsruimte om de inrichtingsgebonden activiteiten binnen het emplacement te kunnen genereren.

Opgemerkt wordt dat het akoestisch onderzoek enkel betrekking heeft op de inrichtingsgebonden activiteiten welke plaatsvinden binnen het op de tekening met een stippellijn aangegeven terrein/emplacement.

Geluiden van doorgaande treinen behoren niet tot de inrichting en zijn derhalve niet meegenomen. De geluidsbelasting in de omgeving is berekend op basis van bewegingen van treinen/rangeerdelen op het emplacement.

Voorts is in het akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt welke geluidsniveaus kunnen optreden bij nog te realiseren geluidsgevoelige objecten binnen diverse nieuwbouwlocaties (Leidschenveen). Punt 15 in het akoestisch rapport betreft bijvoorbeeld een te bouwen school. Gezien de functie van dit gebouw hoeven niet alle perioden bij de akoestische beoordeling in ogenschouw te worden genomen.

Tot op heden is voor het gebied Lanen een bestemmingsplan op hoofdlijnen vastgesteld. Op basis van dit plan is de functie 'wonen' niet uitgesloten. Voor dit deelgebied is echter nog geen uitwerkingsplan vastgesteld waarmee woningbouw concreet in het plan is opgenomen. Deze planologische ontwikkeling is hierdoor niet dusdanig concreet dat deze als redelijkerwijs te verwachten ontwikkeling in de zin van artikel 8.8, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer kan worden gezien.

Op basis van verstrekte informatie van het Ontwikkelingsbedrijf Leidschenveen zijn de thans inzichtelijk gemaakte voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied Leidschenveen in het akoestisch model beschouwd en zijn rekenpunten neergelegd op mogelijke lokaties van gevels van woningen. In het akoestisch rapport zijn deze aangeduid als de objecten met nr. 81 t/m 104 en nr. 105 t/m 110. Als zodanig kan met de beoogde ontwikkelingen rekening gehouden worden met de benodigde milieu-/geluidsruijtte vanwege dit bestaand emplacement.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de huidige geluidsniveaus ter plaatse van de meest relevante/belaste en feitelijk aanwezige (bestaande) waarneempunten in de directe omgeving van het emplacement. De etmaalwaarde betreft de hoogste waarde van het equivalente geluidsniveau waarbij ten behoeve van deze bepaling als strafcorrectie het niveau van de avondperiode is verhoogd met 5 dB(A) en die van de nachtperiode met 10 dB(A). Voor dit emplacement is de nachtperiode bepalend voor de etmaalwaarde.

Tabel 1, geluidsniveaus in dB(A) zonder geluidsreducerende maatregelen/voorzieningen

Punt	Dag	Avond	Nacht	Wm-etmaalwaarde
9 (woning Broekweg)	42	43	43	53
10 (woning Broekweg)	41	42	42	52
113 (voormalige bedrijfswoning)	43	45	44	54
Bovenstaande kolommen in deze tabel zijn een samenvatting van de resultaten vervat in paragraaf 5.1 van het akoestisch rapport.				

Vanwege het aan de Circulaire Piekgeluid gekoppelde Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE) zijn op het emplacement Leidschendam op diverse bepalende wissels spoorstaafsmeeinstallaties ((SSCI'en) in het akoestisch rapport 'spoorstaaf-conditionering' genaamd) voorzien. Betreffende installaties zijn opgenomen in Tranche II van het geschetste uitvoeringsprogramma. Gezien de huidige inzichten en verwachtingen impliceert dit dat eind 2008 realisatie van de SSCI'en is afgerond. Als zodanig wordt verzocht om deze termijn mee te nemen bij uw besluitvorming op deze aanvraag.

Het aanbrengen van een dergelijke installatie om booggeluid tegen te gaan levert aan de bron een winst op van circa 10 dB voor het onderdeel wissels. In het akoestisch rapport is het effect van deze maatregel/voorziening op de equivalente geluidsniveaus inzichtelijk gemaakt in paragraaf 5.2.

In navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de geluidsniveaus ter plaatse van de meest relevante/belaste waarneempunten in de directe omgeving van het emplacement na het aanbrengen van de diverse spoorstaafsmeeinstallaties. Hierbij zijn opnieuw de in bovenstaande tabel 1 vermelde bestaande waarneempunten/woningen in ogenschouw genomen.

Eveneens zijn vanwege de lengte van het emplacement op diverse lokaties aan de andere zijde van het emplacement enkele waarneempunten in het akoestisch model meegenomen waarop de geluidsbelasting is berekend vanwege de in deze aanvraag beschreven activiteiten en processen binnen de inrichting welke vallen onder het regime van de Wet milieubeheer. Deze punten zijn ook vermeld in onderstaande tabel. Betreffende punten impliceren echter niet vaststaande lokaties van toekomstige (geluidsgevoelige) objecten omdat concrete uitwerkingsplannen tot op heden niet zijn vastgesteld. Om de geluidsruimte voor de in deze aanvraag beschreven activiteiten/processen inzichtelijk te maken voor dit deel van het emplacement, is deze eveneens opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2, geluidsniveaus in dB(A) na het aanbrengen van spoorstaafsmeerinstallaties

Punt	Dag	Avond	Nacht	Wm-etmaalwaarde
9 (woning Broekweg)	39	41	41	51
10 (woning Broekweg)	38	39	39	49
15	40	45	46	56
83	42	47	49	59
95	42	48	48	58
113 (voormalige bedrijfswoning)	42	45	44	54
Bovenstaande kolommen in deze tabel zijn een samenvatting van de resultaten vervat in paragraaf 5.2 van het akoestisch rapport.				

Equivalentente geluidsniveaus

Uit het akoestisch rapport blijkt dat het emplacement na het aanbrengen van de spoorstaafsmeerinstallaties op de bestaande bebouwing in de avondperiode de hoogste geluidemissie kent. Het hoogste equivalente geluidsniveau is dan 45 dB(A). De overige bestaande woningen, welke vanwege de inrichtingsgebonden activiteiten op het emplacement het meest belast worden, kennen de hoogste geluidemissies in de avond- en nachtperiode. Deze bedragen maximaal 41 dB(A).

De etmaalwaarde wordt bepaald door de nachtperiode. De hoogste waarde hiervan vindt plaats op het waarneempunt 113 en bedraagt 54 dB(A).

Uit het onderzoek blijkt verder dat ten gevolge van de inrichtingsgebonden activiteiten binnen het emplacement ter plaatse van de in het model opgenomen punten binnen het plangebied Leidschenveen een equivalente geluidsniveau van maximaal 42 dB(A) in de dagperiode, 48 dB(A) in de avondperiode en 49 dB(A) in de nachtperiode zou kunnen optreden. Dit leidt tot een etmaalwaarde van 59 dB(A) waarbij de nachtperiode bepalend is.

Geluidpieken/geluidsniveaus gedurende de nachtperiode (L_{night})

In het kader van de Circulaire Piekgeluid zijn geluidsgebeurtenissen op een emplacement met een stijgsnelheid groter dan 15 dB/s van belang. Op onderhavig emplacement treden deze op bij het rijden over de wissels (een stijgsnelheid van tussen 15 tot 50 dB/s). De stijgsnelheid in verband met piekgeluiden door het remmen bedraagt minder dan 15 dB/s.

Ingevolge aangehaalde circulaire hoeven dergelijke pieken, vanwege de lage stijgtijd, niet nader beoordeeld te worden. Het betreft overigens geen railremmen zoals omschreven in de circulaire waarbij een stijgtijd groter dan 50 dB/s van toepassing is⁶. Naar het toepassen van

⁶ Er is in Nederland maar één railreminstallatie. Deze staat op emplacement Kijfhoek en remt geheuvelde wagons af door remdruk te leveren op de buitenzijde van de flens. De in de circulaire genoemde meet-rapportage van M+P

stille(re) remsystemen is inmiddels een landelijk onderzoek gaande. Bruikbare toepassingen van dergelijke systemen zijn vooralsnog niet bekend.

In de thans aangevraagde situatie is het vermijden van pieken door booggeluid in principe niet mogelijk anders dan door het toepassen van het in het akoestisch rapport beschreven spoorstaafconditioneringsinstallaties. Reden waarom betreffende installaties zullen gaan worden geplaatst bij de in paragraaf 5.2 van het akoestisch rapport vermelde wissels.

Procesmatige veranderingen zijn niet door te voeren. Het passeren van wissels vormt namelijk een wezenlijk onderdeel van het wisselproces van een loc of het rijden/verplaatsen van treinen/wagens naar een ander spoor. Alleen op deze manier kan een locomotief, trein of wagen(s) immers op een ander spoor geraken om van tracé of rijrichting te veranderen.

Uit de akoestische rapportage blijkt dat het booggeluid, dat in verband met de stijgsnelheid van meer dan 15 dB/s en de daarmee samenhangende eventuele toepassing van een straffactor nader is berekend, niet bepalend is voor de geluidsimmissie vanwege de inrichtingsgebonden activiteiten. Conform de Circulaire Piekgeluid moet namelijk worden beoordeeld of de bijdrage aan het equivalente geluidsniveau van het booggeluid zodanig is dat het equivalente geluidsniveau met 10 dB(A) wordt verhoogd. Anders gezegd, wordt het equivalente geluidsniveau 10 dB(A) lager als het booggeluid als bron wordt geschrapt. Uit het akoestisch rapport blijkt uit een vergelijk van de berekeningsresultaten van de huidige, feitelijke situatie en die van de situatie na het toepassen van spoorstaafconditioneringsinstallaties dat dit niet het geval is. Reden waarom derhalve geen strafcorrectie behoeft te worden toegepast.

Om bescherming te bieden tegen slaapverstoringen, kan een eis aan L_{night} worden gesteld. Deze is op 25 dB(A) bepaald omdat die waarde aansluit met de algemeen aanvaarde grens om gedurende de nachtperiode een dergelijke waarde in de slaapkamer niet te overschrijden. Uit het akoestisch rapport blijkt dat op de huidige/bestaande, bepalende punten (woningen) in dit kader de maximale geluidbelasting in de nachtperiode 44 dB(A) bedraagt (zie ook de tabellen 1 en 2 vermeld op de voorafgaande pagina's in deze aanvraag). Bij toepassing van een standaard minimale geluidswering van een gevel van 20 dB bedraagt het binnenniveau in deze woningen minder dan 25 dB(A) in de nachtperiode. Hierdoor is het criterium 'slaapverstoring' in onderhavige situatie niet van belang.

Ten aanzien van de geluidpieken ten gevolge van het passeren van wissels wordt opgemerkt dat dit sterk afhankelijk is van de meteorologische condities zoals de luchtvochtigheid. Ten gevolge van passages van doorgaande treinen, welke dus niet onder de Wet milieubeheer vallen, treden ook piekgeluiden op. Voor deze geluidpieken bestaat geen normering.

3.4 Mogelijkheden tot geluidsvermindering

De Wet milieubeheer heeft als doelstelling de milieubelasting te verminderen op grond van het BBT-principe (best beschikbare technieken). Dit betekent dat de geluidsemissie verminderd moet worden tot het redelijkerwijs laagst haalbare niveau. In het kader van het aan de Circulaire Piekgeluid verbonden Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen zal ProRail binnen onderhavige inrichting te Leidschendam bij de in het akoestisch rapport aangegeven wissels spoorstaafconditioneringsinstallaties (SSCI'en) (gaan) treffen.

raadgevende ingenieurs geeft aan dat bij dit railremmen stijgsnelheden voorkomen > 50 dB/s. De stijgsnelheid bij gewoon remmen (blokrem of schijfrem bij een locomotief of wagon) bedraagt minder dan 15 dB/s.

Mobiele geluidsbronnen

Doordat in het verleden op het emplacement nagenoeg alle sporen voegloos zijn uitgevoerd, is reeds een reductie van het rolgeluid gerealiseerd. Het effect van deze maatregel is vervat in het akoestisch rapport wat bijgevoegd is aan deze aanvraag. De hieruit voortvloeiende niveaus worden als zodanig ook aangevraagd. Een lagere snelheid, dan die zoals thans wordt gehanteerd, is praktisch niet uitvoerbaar. Een verdere reductie van het rolgeluid is alleen te realiseren door het plaatsen van schermen.

Stationaire geluidsbronnen

Het stationaire geluid wordt veroorzaakt door wachtend materieel. Om dit stationair geluid te reduceren, kan depotvoeding worden aangebracht. Daar overstandactiviteiten een relatief geringe bijdrage hebben op de totale geluidbelasting op de huidige meest belaste punten/woningen (zie tabel 1), is het effect van deze geluidsreducerende maatregel gering mede in relatie tot de kosten voor zo'n voorziening. Het milieurendement is derhalve nihil.

Maatregelen en/of voorzieningen aan andere stationaire bronnen, zoals compressoren en generatoren, zijn niet beschouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt namelijk dat deze maatregelen nagenoeg geen effect hebben omdat andere geluidsbronnen zoals het rijden met treinen/wagens en het passeren van wissels, de bepalende geluidsbelasting geven.

Maatregelen bij de ontvanger

Gevelisolatie is een effectief middel wat wordt toegepast binnen diverse saneringsprojecten die in het kader van het Besluit geluidhinder spoorwegen zijn uitgevoerd. Voordeel is dat dit niet leidt tot een ruimtebeslag alsmede visuele en ruimtelijke belemmeringen welke zich kunnen voordoen indien gekozen wordt voor geluidsschermen.

Het plaatsen van schermen

Door middel van het plaatsen van schermen of wallen kan de overdracht van geluid tussen de lokaties waar geluid wordt geproduceerd en gevoelige objecten worden verminderd. De hoogte van schermen hangt hierbij nauw samen met de afstand tot de geluidsbron(nen) tot het scherm en de afstand van het scherm tot de te beschermen objecten alsmede de hoogte van deze objecten. Langs de vrije baan, dus van inrichting naar inrichting, vormen schermen een effectief middel om de geluidsoverdracht te reduceren.

3.5 Conclusie

Ten opzichte van de bedrijfsvoering, waarvoor in het verleden vergunning is verleend, zijn in de afgelopen jaren enkele geluidsrelevante veranderingen binnen het emplacement doorgevoerd. Voorts is de functie van het emplacement veranderd. Deze factoren hebben over het algemeen geleid tot een verbetering van de geluidsniveaus ten gevolge van de inrichtingsgebonden activiteiten op het emplacement. Daarnaast is een sanering/reductie voorzien in het aantal en de hoogte van optredende piekgeluiden vanwege de in deze aanvraag beschreven spoorstaafconditioneringsinstallaties.

Bij de realisatie van de toekomstig, beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied Leidschenveen dient rekening te worden gehouden met het geluid van het doorgaande treinverkeer alsmede met de in deze aanvraag beschreven geluidsruimte voor de emplacementaire processen/activiteiten in het kader van de Wet milieubeheer. Het geluid van het doorgaande treinverkeer heeft overigens een grotere impact op dit plangebied dan de in het akoestisch rapport inzichtelijk gemaakte geluidsniveaus vanwege de emplacementaire inrichtingsgebonden activiteiten.

Omdat de etmaalwaarde van 55 dB(A) als gevolg van Wm-plichtige activiteiten binnen het emplacement op de huidige, bestaande woningen niet wordt overschreden, wordt een verdere sanering in het kader van de Wet milieubeheer (anders dan de voorgenomen plaatsing van de SSCI'en) op dit moment niet noodzakelijk mede daar het doorgaande verkeer (zowel trein als auto) een groot beslag legt op de akoestische kwaliteit van de omgeving.

Reden waarom aangevraagd wordt:

- een overgangstermijn toe te staan conform het Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen voor het realiseren van de in deze aanvraag beschreven spoorstaafsmeeinstallaties bij de in het akoestisch rapport aangegeven wissels;
- de geluidsniveaus te vergunnen zoals vermeld in de eerder gepresenteerde tabel 1 (zie paragraaf 3.3 uit deze toelichting/aanvulling op de vergunningaanvraag) tot het moment dat de spoorstaafconditioneringsinstallaties worden geplaatst;
- de geluidsniveaus te vergunnen zoals genoemd in de eerder gepresenteerde tabel 2 (zie paragraaf 3.3 uit deze toelichting/aanvulling op de vergunningaanvraag) na het aanbrengen van de spoorstaafconditioneringsinstallaties;
- geen aanvullende voorschriften te verbinden aan de milieubeheervergunning voor piekgeluiden.

In twee aan deze aanvraag gevoegde tekeningen zijn de punten weergegeven waarnaar in dit hoofdstuk wordt verwezen om inzichtelijk te maken op welke punten de door onderhavige inrichting berekende geluidsbelasting optreedt. Betreffende punten zijn met rood aangeduid.

4 Energieverbruik

Vervoer per spoor is een relatief milieuvriendelijke vervoerswijze, met name vanwege het lage energieverbruik ten opzichte van andere vervoersmogelijkheden. Niettemin is deze vorm van transport een grootverbruiker van energie. Het belangrijkste proces, waarbij energie wordt verbruikt, is het rijden met treinen (transport en logistiek) dat circa 85% van het totaalverbruik voor haar rekening neemt. Daarnaast wordt veel energie gebruikt voor wisselverwarming en seinen.

Op 4 oktober 1999 is door de toenmalige Nederlandse Spoorwegen met het ministerie van Economische Zaken een Meerjarenafpraak Energie-efficiency (MJA) afgesloten om te komen tot een verbetering van de energie-efficiency bij de Nederlandse Spoorwegen van 11% in 2010 ten opzichte van 1997. De MJA Nederlandse Spoorwegen loopt in tegenstelling tot vele andere branches tot 2010. Nagestreefd wordt een efficiencyverbetering m.b.t. de tractie-energie te bereiken van 10%, op het gebied van facilitaire energie dient de efficiency met 16% te verbeteren.

Het daaraan ten grondslag gelegen BedrijfsEnergiePlan en het daaropvolgend positief advies van de NOVEM (Nederlandse onderneming voor energie en milieu B.V.), de organisatie die de uitvoering van de MJA begeleidt, zijn ter informatie bijgevoegd.

De voortgang van deze meerjarenafpraak wordt periodiek gemonitord. De meest recente monitoring liet zien dat in 2002 een efficiency-verbetering van 8,5% ten opzichte van 1997 is gehaald. Voorts is naar voren gekomen dat in 2002 circa 3% van de tractie-energie als duurzame energie is ingekocht. De doelstelling voor 2010 is een aandeel van duurzame energie van 5%.

5 Bodembeheer

Bij het beheer van de bodem van de onderhavige inrichting zijn een tweetal sporen te onderscheiden. Het betreft hier:

- historisch gericht beleid
- toekomst gericht beleid.

Historisch gericht beleid

Het historisch gericht beleid valt buiten het kader van deze vergunningaanvraag. De Wet milieubeheer beoogt immers niet om in het verleden ontstane verontreinigingen te saneren. Dit doel is geformuleerd in de Wet bodembescherming en in de BSB-operatie (BSB = Bodemsanering in gebruik zijnde Bedrijfsterreinen). ProRail heeft aan deze doelstelling invulling gegeven door te participeren binnen de Stichting Bodemsanering NS-percelen.

Deze stichting (SBNS) onderzoekt en saneert ernstige gevallen van bodemverontreiniging. De SBNS is op 15 juli 1996 vanwege de verzelfstandiging van NS opgericht door de NV Nederlandse Spoorwegen en de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze samenwerking is vastgelegd in het Convenant Bodemsanering op NS-percelen. SBNS beziet alle ernstige gevallen van bodemverontreiniging die zijn veroorzaakt vóór 31 december 1995. Het budget van de SBNS wordt jaarlijks bijeengebracht door NS Vastgoed en de genoemde ministeries.

Gevallen van ernstige verontreiniging neemt SBNS op in haar Bodemsaneringsprogramma. Dit programma bevat alle gevallen die de SBNS de komende 5 jaar gaat aanpakken. SBNS bespreekt het Bodemsaneringsprogramma jaarlijks eerst met de spoorgrondeigenaren NS Vastgoed en ProRail. Daarna bespreekt zij het met het bevoegd gezag vanuit de Wet bodembescherming. Dit traject valt echter buiten de reikwijdte van de Wet milieubeheer. Vanuit de Wet bodembescherming wordt hieraan invulling gegeven.

Toekomst gericht beleid

Dit beleid valt binnen de reikwijdte van de Wet milieubeheer. Doordat er binnen deze inrichting, waarvoor vergunning wordt gevraagd, geen specifieke bodembedreigende activiteiten en/of processen plaatsvinden, wordt het uitvoeren van een bodemonderzoek om de nulsituatie van de bodem vast te leggen niet noodzakelijk geacht.

Evenmin zijn er toekomstige ontwikkelingen voorzien die het vastleggen van de algemene bodemgesteldheid van het emplacement wenselijk dan wel noodzakelijk achten.

Calamiteitenregeling

In het geval van ongewone voorvallen waarbij bodemverontreiniging is opgetreden, bestaat binnen ProRail een landelijke regeling die het mogelijk maakt terstond een milieukundig bureau in te schakelen. Dit bureau is 24 uur per dag beschikbaar en kan onmiddellijk de nodige maatregelen nemen om bodemverontreiniging weg te nemen dan wel te beperken. De melding van een eventuele bodemverontreiniging geschiedt via de verkeersleiding aan de regionale terreinbeheerder. Deze beheerder schakelt het milieukundig bureau in.

6 Lichthinder

De verlichting op het emplacement wordt tegen het vallen van de avond, middels lichtgevoelige sensoren, automatisch ontstoken. De verlichting is noodzakelijk in verband met de veiligheid op het emplacement.

Bij het ontwerpen van de verlichting wordt rekening gehouden met de onderstaande voorwaarden:

- de verlichting is bedoeld voor het emplacement en niet voor aanpalende tuinen en wegen;
- onnodige verlichting moet derhalve worden voorkomen;
- de verlichtingsinstallatie mag geen hinder opleveren voor woongebieden, inijk in heldere lichtbronnen moet voorkomen worden;
- de verlichting mag geen 'horizonvervuiling' opleveren;
- de op het emplacement te verrichten werkzaamheden moeten kunnen worden verricht zonder verblindingshinder te ondervinden;
- (trein)bestuurders mogen niet verblind worden door te heldere lichtbronnen;
- obstakels op het emplacement moeten in iedere situatie kunnen worden opgemerkt (dus voorkomen van diepe schaduwen);
- het energieverbruik moet minimaal zijn.

Ten aanzien van de verlichtingssterkte worden de volgende niveaus gehanteerd. Het betreft een 'gewenst' niveau en een 'minimaal' niveau. Bij het 'gewenste' niveau wordt aan alle veiligheidscriteria voldaan, zonder dat er sprake is van overmatige verlichting en daarmee gepaard gaande energieverpilling en mogelijke hinderlijke effecten.

Verlichtingssterkte in Lux (Lumen * m⁻²)

Verlichtingsniveau	Oriëntatie verlichting	Opstelsporen	Wisselsporen	Rangeersporen
Gewenst	10 – 12	10 – 18	18 – 26	10 – 18
Minimaal	5 – 6	5 – 9	9 – 15	5 – 9

Naast deze definiëring van verlichtingsniveaus worden de armaturen zoveel mogelijk neerwaarts gericht. Op de tekeningen zijn met de afkorting 'lm' de lokaties van de masten weergegeven.

Colofon

Titel Aanvullende informatie en toelichting op de aanvraag om revisievergunning
Wet milieubeheer inzake emplacement Leidschendam

Documentnummer

Versie/Datum

Status

Van

Auteur

Projectleider

Distributie

Document aanv-info Wm-aanvraag(Leidschendam)def.doc

Bijlage H - Akoestisch onderzoek bij de aanvraag omgevingsvergunning